

Hallituksen esitys Eduskunnalle Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisen Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2006 allekirjoitetun Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisen Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain yhteisön ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimuksella tähdätään Euroopan yhteisön ja Marokon välisen lentoliikennemarkkinoiden asteittaiseen avaamiseen ja muun muassa sääntelyn lähentämiseen. Muita tavoitteita ovat lentoturvallisuuden ja ilmailun turvaamisen tehostaminen sekä kilpailua, valtiontukia ja kuluttajansuojaa koskevien normien

harmonisointi. Sopimus sisältää myös ympäristönsuojelua koskevia määräyksiä. Sopimus korvaa voimassa olevat yhteisön jäsenvaltioiden ja Marokon väliset kahdenväliset lentoliikennesopimukset.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti, kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan. Sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen diplomaattisen noottienvaihdon jälkimmäinen nootti on päivätty. Sopimusta sovelletaan kuitenkin sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti väliaikaisesti sen allekirjoittamispäivästä lukien.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	3
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset.....	4
4.2 Ympäristövaikutukset.....	4
4.3 Muut vaikutukset.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	4
6 VÄLIAIKAINEN SOVELTAMINEN.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	14
3 VOIMAANTULO.....	14
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	14
4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	14
LAKIEHDOTUS.....	18
Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisen Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	18
SOPIMUSTEKSTI.....	19

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan yhteisön (EY) nykyistä lentoliikenteen ulkosuhdepolitiikkaa linjaavat yhteisöjen tuomioistuimen vuonna 2002 antamat ns. Open Skies -tuomiot (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98). Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä yhteisön yhteistä etua koskevana alana, ja jäsenvaltioiden on otettava yhteisön lainsäädäntö huomioon neuvotellessaan kansainvälisiä lentoliikennesopimuksia. Tämä on tarkoittanut ensinnäkin sitä, että jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kahdenväliset lentoliikennesopimukset on pitänyt muuttaa yhteisön oikeuden mukaisiksi. Jatkossa lentoliikennesopimuksia tehdään yhä enenevässä määrin suoraan yhteisön ja kolmansien maiden kesken toteuttaen muun muassa parempien markkinoillepääsymahdollisuuksien, tasapuolisten kilpailuedellytysten sekä sääntelyn lähentämisen tavoitteita.

Yhteisön ulkoista ilmailupolitiikkaa koskevasta toimenpidekokonaisuudesta päästiin yhteisymmärrykseen liikenne-, energia- ja televiestintäneuvoston 5 ja 6 päivänä kesäkuuta 2003 pidetyssä istunnossa. Joulukuun 10 päivänä 2004 neuvosto valtuutti komission aloittamaan yhteisön puolesta neuvottelut 80 artiklan 2 kohdan (liikenne) ja 300 artiklan 1 kohdan nojalla (menettely) Marokon kanssa kattavan lentoliikennesopimuksen aikaansaamiseksi.

Neuvottelut Marokon kanssa aloitettiin toukokuussa 2005. Kesäkuussa 2005 neuvosto hyväksyi komission tiedonantoon perustuvat päätelmät yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä. Päätelmissään neuvosto pani tyytyväisenä merkille edistymisen neuvotteluissa Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen tekemiseksi Marokon kanssa. Sopimus parafoitiin samana vuonna, 14 päivänä joulukuuta 2005, viiden neuvottelukierroksen jälkeen.

2 Nykytila

Euroopan yhteisö on tehnyt vuonna 1996 Marokon kanssa niin sanotun assosiaatiosopimuksen, joka kattaa kolme osa-aluetta: poliittisen yhteistyön, taloudellisen yhteistyön sekä yhteiskunnalliset kysymykset. Assosiaatiosopimuksen mukaan osapuolet tekevät yhteistyötä liikenteen alalla. Assosiaatiosopimuksen nojalla perustetun liikenneasioiden alakomitean toimialaan kuuluvat muun muassa lentoliikenteen turvallisuus ja lentoasemien valvonta.

Yhteisö on tehnyt Marokon kanssa myös niin sanotun horisontaalisen lentoliikennesopimuksen, jolla on korvattu voimassa olevien Euroopan unionin (EU) jäsenvaltioiden tekemien kahdenvälisen lentoliikennesopimusten ne määräykset, jotka on todettu yhteisön oikeuden vastaisiksi.

Suomella ei ole voimassa olevaa kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Marokon kanssa.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen tavoitteena on laatia EU:n ja Marokon välisille kasvaville lentoliikennemarkkinoille yhtenäiset säännöt, jotka perustuvat yhteisössä voimassa olevaan tämän alan lainsäädäntöön ja koskevat muun muassa vapaata markkinoille pääsyä, sijoittautumisvapautta, yhtäläisiä kilpailuedellytyksiä, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua. Sopimus poistaa muun muassa nykyisin voimassa olevat liikennöintirajoitukset EU-maiden ja Marokon välillä.

Marokon kanssa tehty sopimus täydentää osaltaan kesäkuussa 2006 allekirjoitettua sopimusta yhteisen eurooppalaisen ilmailualueen perustamisesta, joka tähtää yhteisen ilmailualueen luomiseen yhteisön naapurivaltioiden kanssa vuoteen 2010 mennessä. Alueeseen kuuluisivat EY ja kaikki sen etelä- ja itäpuolisina rajanaapureina sijaitsevat sopimuskumppanit. Sopimuskokonaisuudella

luodaan uusia markkinamahdollisuuksia eurooppalaiselle ilmailuteollisuudelle 35 valtion ja yli 500 miljoonan ihmisen laajuisilla lentoliikennemarkkinoilla.

Sopimuksen myötä marokkolaiset lentoyhtiöt ryhtyvät noudattamaan samoja lentoturvallisuuteen, turvatoimiin ja kilpailuun liittyviä normeja kuin Euroopan yhteisön lentoyhtiöt. Marokko ryhtyy noudattamaan eurooppalaisia normeja myös ilmailun ympäristöky-symyksissä ja ilmailuun liittyvissä sosiaali-asioissa.

Sopimuksen ensimmäisessä vaiheessa yhteisön lentoliikenteen harjoittajat saavat käyttää rajoittamattomia liikenneoikeuksia lennettäessä EY:n alueelta Marokkoon ja takaisin. Myös marokkolaisille lentoyhtiöille myönnetään niin sanotut kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeudet sopimuksen ensimmäisessä vaiheessa.

Sopimuksen toinen vaihe alkaa, kun Marokko on tyydyttävässä määrin ryhtynyt noudattamaan yhteisön ilmailulainsäädäntöä. Tällöin marokkolaiset lentoyhtiöt pääsevät EU:n sisäisille reiteille ja saavat oikeuden lentää jatkolentoja EU:n sisällä. EU:n lentoyhtiöt puolestaan saavat oikeuden jatkaa rahtilentojaan ja tietyin rajoituksin myös matkustajalentojaan Marokosta eteenpäin.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka vastaa sopimuksen hallinnoinnista, täytäntöönpanosta sekä sopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä.

Esityksen tavoitteena on hyväksyä Euro-Välimeri-lentoliikennesopimus Suomen osalta. Kyseinen kansallinen hyväksyminen on omalta osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan blankettilailla.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset ja yritysvaikutukset

Sopimuksen myötä olemassa olevien kahdenvälisten lentoliikennesopimusten sisältämien omistusta ja määräysvaltaa koskevien rajoitusten lieventämisen tuloksena syntyy uusia investointimahdollisuuksia ja pääoman liikkuvuus paranee.

Lentoliikenne EU:n ja Marokon välillä on kasvanut huomattavasti, viime vuosina seitsemän prosentin vuosivauhdilla. Tämän kehityksen voidaan arvioida nopeutuvan entisestään, kun Marokko liitetään EU:n yhteisille lentoliikennemarkkinoille. Eräät eurooppalaiset lentoyhtiöt kertoivat jo sopimuksen allekirjoitusvaiheessa avaavansa uusia reittejä Marokkoon. Edullinen lentomat kustaminen tulee mahdolliseksi entistä suuremmalle määrälle ihmisiä.

Marokko sitoutuu harmonisoimaan ilmailualan sääntelyä yhteisön kanssa, minkä seurauksena ovat lentoturvallisuuden sekä ilmailun turvatoimien kohonneet standardit. Olemassa olevat markkinoillepääsyn esteet EU:n ja Marokon välisillä lennoilla poistetaan, mikä luo tasapuoliset kilpailuedellytykset yhteisön lentoliikenteen harjoittajille.

Suomen ja suomalaisten lentoyhtiöiden kannalta sopimuksella ei ole merkittäviä välittömiä vaikutuksia. Toistaiseksi Suomen ja Marokon välillä on ollut vain loma- ja tilauslentoliikennettä. Säännöllistä reittiliikennettä ei sen sijaan ole ollut. Sopimus kuitenkin mahdollistaa liikenteen monipuolistamisen ja lisäämisen tulevaisuudessa.

4.2 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Sopimus kattaa kuitenkin päästö- ja melurajoituksia sekä muita toimia koskevan voimassa olevan EU:n lainsäädännön, jota Marokko sitoutuu noudattamaan. Näin ollen sopimuksella voidaan arvioida olevan pitkällä aikavälillä myönteisiä ympäristövaikutuksia.

4.3 Muut vaikutukset

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan eikä kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Neuvosto myönsi 10 päivänä joulukuuta 2004 komissiolle mandaatin neuvotella Marokon kanssa kattavasta yhteisönlajuisesta lentoliikennesopimuksesta. Neuvottelut aloitettiin toukokuussa 2005 Rabatissa ja saatiin

päätökseen 14 päivänä joulukuuta 2005 Marakechissa, jolloin sopimus parafoitiin. Neuvosto teki 4 päivänä joulukuuta 2006 päätöksen 2006/959/EY sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta (EYVL L 386, 29.12.2006, s. 55—56).

Neuvotteluvaiheessa asiasta annettiin perustuslain 97 §:n mukaisesti eduskunnalle selvitys E-kirjelmällä (E 34/2004 vp). Suuri valiokunta yhtiä kirjelmässä esitettyyn valtioneuvoston kantaan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnon mukaisesti. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 17 päivänä marraskuuta 2006. Sopimus allekirjoitettiin liikenne-, energia- ja televiestintäneuvoston kokouksen yhteydessä 12 päivänä joulukuuta 2006.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä sekä Ilmailuhallinnolta. Annetut lausunnot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

6 Väliaikainen soveltaminen

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 300 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisen virkkeen mukaan neuvosto voi päättää määränemmistöllä komission ehdotuksesta yhteisön tekemän sopimuksen väliaikaisesta soveltamisesta ennen sen voimaantuloa. Euro-Välimerilentoliikennesopimuksen allekirjoittamista ja

wäliaikaista soveltamista koskevaan päätökseen 2006/959/EY liittyy säännös, jonka mukaan sopimusta sovelletaan väliaikaisesti sen voimaantuloon saakka sopimuksen 30 artiklan 1 kohdan nojalla sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Suomen valtiosääntö ei sisällä nimenomaista säännöstä kansainvälisten sopimusten väliaikaisesta soveltamisesta. Jos sopimus sisältää esimerkiksi lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, on väliaikaisen soveltamisen katsottu edellyttävän eduskunnan hyväksymistä ja voimaansaattamissäädöstä. Koska Euro-Välimerilentoliikennesopimus sisältää eräitä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, vaatii sopimus eduskunnan hyväksymisen. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity tarkemmin jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

Sopimusta allekirjoitettaessa Suomi jätti neuvoston pöytäkirjaan lausuman, jonka mukaan se voi soveltaa sopimusta väliaikaisesti vasta siitä päivästä alkaen, kun se on ilmoittanut yhteisölle saattaneensa päätökseen valtiosääntönsä edellyttämät sisäiset hyväksymismenettelyt. Lausuma merkitsee sitä, että Suomi voi soveltaa sopimusta väliaikaisesti vasta sen jälkeen, kun Suomi on oman valtiosääntönsä mukaisesti hyväksynyt sopimuksen väliaikaisen soveltamisen ja ilmoittanut tästä sopimuksen tallettajana toimivalle neuvoston sihteeristölle.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. Määritelmät. Artikla sisältää sopimuksessa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmiä. Sopimuksessa tarkoitetaan:

”sovitulla lentoliikennepalvelulla” ja ”määrätyllä reitillä” sopimuksen 2 artiklan ja I liitteen mukaista kansainvälistä lentoliikennettä; ”sopimuksella” sopimusta, sen liitteitä ja näiden mahdollisia muutoksia;

”lentoliikenteellä” yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista lentoteitse joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan; epäselvien tapausten välttämiseksi tähän sisältyvät säännölliset ja epäsäännölliset (tilausliikenne) lentokuljetukset sekä pelkän rahdin kuljetus;

”assosiaatiosopimuksella” Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon välisestä assosioinnista Brysselissä 26 päivänä helmikuuta 1996 tehtyä Euro-Välimerisopimusta;

”yhteisön liikenneluvalla” EY:hyn sijoitautuneiden lentoliikenteen harjoittajien liikennelupaa, joka on myönnetty ja joka pidetään voimassa lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisesti;

”yleissopimuksella” Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälistä siviili-ilmailua koskevaa yleissopimusta;

”täydellä korvauksella” korvausta annetuista palveluista, mukaan lukien kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut ja tarvittaessa kaikki sellaiset maksut, joita peritään ympäristökustannusten kompensoimiseksi ja joita sovelletaan kansallisuudesta riippumatta;

”sopimuspuolilla” yhtäältä yhteisöä tai sen jäsenvaltioita taikka yhteisöä ja sen jäsenvaltioita, niiden toimivallan perusteella, ja toisaalta Marokkoa;

”kansalaisilla” kaikkia luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä, joilla on Marokon kansalaisuus sen lainsäädännön mukaisesti tai Euroopan yhteisön osalta jonkin jäsenval-

tion kansalaisuus sen lainsäädännön mukaisesti, siltä osin kuin oikeushenkilön kyseessä ollessa siinä tosiasiallista määräysvaltaa harjoittavat Marokon kansalaisuuden omaavat luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja Euroopan yhteisön osalta jonkin jäsenvaltion tai V liitteessä luetellun kolmannen maan kansalaisuuden omaavat luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, suoraan tai osake-enemmistön kautta;

”tuilla” kaikkea viranomaisten, alueellisen organisaation tai muun julkisen organisaation myöntämää rahoitusta ja sitä kautta annettua etua esimerkiksi silloin, kun a) tämä käsittää varojen suoran siirron, esimerkiksi avustuksina, lainoina tai pääomasijoituksena, mahdollisen varojen suoran siirron yritykselle taikka yrityksen vastuiden, kuten lainatakausten, vastattavaksi ottamisen; b) saatavasta, joka on viranomaiselle, alueelliselle organisaatiolle tai muulle julkiselle organisaatiolle kuuluvaa tuloa, luovutaan tai sitä ei peritä; c) julkinen organisaatio tarjoaa muita kuin yleiseen infrastruktuuriin kuuluvia hyödykkeitä tai palveluita tai ostaa hyödykkeitä tai palveluita; d) viranomainen, alueellinen organisaatio tai muu julkinen organisaatio suorittaa maksuja rahoitusmekanismiin tai valtuuttaa tai ohjaa yksityisen organisaation vastaamaan yhdestä tai useammasta a, b tai c kohdassa tarkoitettusta, joka tavanomaisesti kuuluu viranomaiselle ja joka ei tosiasiaa eroa julkisten viranomaisten tavanomaisesti noudattamasta käytännöstä;

”kansainvälisellä lentoliikenteellä” lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yli;

”hinnalla” lentoliikenteen harjoittajien ja niiden asiamiesten matkustajien, matkatavaroiden ja/tai rahdin ilmakuljetuksesta, mukaan luettuna tarvittaessa kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvä pintakuljetus, veloittamaa hintaa, maksua ja niiden ehtoja;

”liikennemaksulla” lentoyhtiöille asetettua maksua lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelu-

jen käytöstä, mukaan lukien oheispalvelut ja -laitteet;

”SESAR-hankkeella” yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknistä toteutusta koskevaa ohjelmaa, joka mahdollistaa uuden sukupolven ilmaliikenteen hallintajärjestelmien tutkimuksen, kehittämisen ja käyttöönoton koordinoitun ja ajallisen yhteensovittamisen;

”alueella” Marokon osalta maa-alueita, sisävesiä ja sen suvereniteettiin ja lainkäyttövaltaan kuuluvia aluevesiä sekä Euroopan yhteisön osalta maa-alueita, sisävesiä ja aluevesiä, joihin sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitussa perustamissopimuksessa tai sen korvaavassa sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti;

”toimivaltaisilla viranomaisilla” tarkoitetaan III liitteessä määriteltyjä virastoja tai viranomaisia. Jos kansalliseen lainsäädäntöön tehdään toimivaltaisiin viranomaisiin liittyviä muutoksia, kyseisen sopimuspuolen on ilmoitettava niistä toiselle sopimuspuolelle.

2 artikla. Liikenneoikeudet. Artiklan 1 kohdan mukaan, ellei I liitteessä toisin määrätä, kumpikin sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti kyseisen sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä: a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli; b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle eikaupallisessa tarkoituksessa, toisin sanoen muussa tarkoituksessa kuin matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi; c) kun tarjotaan sovittua lentoliikennepalvelua määrättyllä reitillä, oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle kansainvälisen liikenteen matkustajien, rahdin ja/tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi joko erikseen tai yhdessä; d) muut tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen määräysten ei voida tulkita oikeuttavan a) Marokon lentoliikenteen harjoittajia ottamaan jäsenvaltion alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen kohteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella, tai b) Euroopan yhteisön lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Marokon alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia korvausta tai maksua vastaan kuljetet-

tavaksi johonkin toiseen kohteeseen Marokon alueella.

3 artikla. Lupien myöntäminen. Artiklan mukaan sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisten on, saatuaan toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen, myönnettävä tarvittava lupa mahdollisimman pienellä viiveellä artiklassa mainittujen edellytysten täytyessä. Edellytyksinä ovat muun muassa päätoimipaikka sopimuspuolen alueella ja liikennelupa. Artikla sisältää myös tiettyjä lentoliikenteen harjoittajien omistussuhteisiin ja määräysvaltaan liittyviä edellytyksiä. Lentoliikenteen harjoittajan on lisäksi täytettävä ne ehdot, joita toimivaltainen viranomainen tavallisesti soveltaa kansainvälisen liikenteen harjoittamiseen. Liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksenä on myös, että sopimuksen 14 artiklan (lentoturvallisuus) ja 15 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräykset ovat voimassa ja niitä sovelletaan. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ovat ilmailulain (1242/2005) 8 luvussa.

4 artikla. Liikennöintiluvan peruuttaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa sen toimintaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset eivät täyty tai jos kyseisen lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut sopimuksen 6 artiklassa (lainsäädännön ja määräysten soveltaminen) tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä. Artiklan 2 kohdan mukaan luvan peruuttamiseen voidaan ryhtyä vasta, kun toisen sopimuspuolen kanssa on neuvoteltu, elleivät välittömät toimet ole tarpeen 1 kohdan c ja d alakohdan määräysten uusien rikkomusten välttämiseksi. Suomessa Ilmailuhallinnon oikeudesta puuttua liikenteenharjoittajalle myönnettyyn lupaan on säädetty ilmailulain 151 §:ssä.

5 artikla. Investoinnit. Artiklan mukaan EY:n jäsenvaltion tai sen kansalaisten osakeenemmistön hallinta tai tosiasiallinen määräysvalta Marokon lentoliikenteen harjoittajassa tai Marokon tai sen kansalaisten osakeenemmistön hallinta tai tosiasiallinen määräysvalta yhteisön lentoliikenteen harjoittajassa edellyttää sopimuksella perustetun sekakomi-

tean ennalta tekemää päätöstä. Päätöksessä on täsmennettävä ehdot, jotka liittyvät sovitujen lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen tämän sopimuksen mukaisesti, sekä ehdot, jotka liittyvät kolmansien maiden ja sopimuspuolten välisiin lentoliikennepalveluihin.

6 artikla. *Lainsäädännön ja määräysten noudattaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten on saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, ollessaan siellä ja poistuessaan siellä noudatettava niitä toisen sopimuspuolen alueella voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä poistumista sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella. Artiklan 2 kohdan mukaan sama koskee lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, henkilöstön tai rahdin saapumista toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä poistumista.

7 artikla. *Kilpailu.* Artiklan mukaan assosiaatiosopimuksen kilpailua koskevia määräyksiä sovelletaan siinä tapauksessa, että Euro-Välimeri-lentoliikennesopimukseen ei sisälly täsmällisempiä määräyksiä.

8 artikla. *Tuet.* Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajalle myöntämät tuet on suhteutettava tavoitteisiin, niiden on oltava avoimia ja ne on suunniteltava siten, että ne aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille. Aikomuksesta myöntää tukea on ilmoitettava toiselle sopimuspuolelle. Artiklan 3 kohdan mukaan toinen sopimuspuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi. Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuolilla on mahdollisuus soveltaa omia tukienvastaisia toimenpiteitään, ellei sekakomitea kykene ratkaisemaan asiaa. 5 kohdan mukaan artikla ei rajoita lainsäädäntöä, joka koskee olennaisen tärkeitä lentoliikennepalveluja ja julkisen palvelun veloitteita sopimuspuolten alueilla. Suomessa ilmailulain 72 §:ssä on säännös neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisen julkisen palvelun veloitteen asettamisesta.

9 artikla. *Kaupallinen toiminta.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus perustaa toimistoja toisen sopimuspuolen alueelle palvelu-

jensa ja toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten. 2 kohdan mukaan kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen sopimuspuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupia koskevan lainsäädännön mukaisesti oikeus kuljettaa toisen osapuolen alueelle lentoliikenteen ylläpitämiseen vaadittavaa asiantuntijahenkilökuntaa. Suomessa maahantuloa, maassa oleskelua ja työntekoa koskevia säännöksiä on ulkomaalaislaissa (301/2004). Artiklan 3 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on toisen sopimuspuolen alueella oikeus hoitaa maahuolintansa itse tai käyttää markkinoilla olevia palveluntarjoajia. Suomessa maahuolinnasta on säädetty ilmailulain 10 luvussa.

Artiklan 4 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä lentokuljetuksia suoraan tai asiamiesten välityksellä. 5 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus valuutan vaihtoon ja lähettämiseen kotimaahansa tai valintansa mukaan yhteen tai useampaan muuhun maahan. 6 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan lukien polttoaineostot, toisen sopimuspuolen alueella paikallisessa valuutassa. 7 kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on tietyin edellytyksin oikeus osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin sopimuksessa tarkoitettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan. 8 kohta sisältää lentoliikenteeseen liittyviä pintakuljetuksia koskevat määräykset.

10 artikla. *Tullit ja maksut.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävästä vero-, tullija maksuvapautuksista ilma-alusten, niiden osien, varastojen ja tarvikkeiden osalta. Artiklan 2 kohdan mukaan veroista, tulleista ja maksuista ovat vastavuoroisuuden perusteella vapautettuja myös alakohdissa a—e mainitut varastot ja tarvikkeet. Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksella ei vapauteta sopimuspuolen alueellaan lentoliikenteen harjoittajille toimittamaa polttoainetta veroista, tulleista, korvauksista, maksuista tai muista 1 kohdassa tarkoitettujen maksujen kaltaisista maksuista. Sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien on saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, ollessaan siellä tai poistuessaan sieltä noudatettava niitä tämän toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka

liittyvät lentokonepolttoaineen myyntiin, toimittamiseen ja käyttöön. Artiklan 4 kohdan mukaan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän asiaankuuluvien viranomaisten valvonnassa. Artiklan 6 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät estä sopimuspuolia määräämistä veroja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua. Arvonlisäverolain (1501/1993) kansainvälisen kaupan liittyvää verottomuutta koskevassa 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varaosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta.

11 artikla. Liikennemaksut. Artiklan 1 kohta kieltää sopimuspuolta asettamasta toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille liikennemaksuja, jotka ylittävät sen omille samanlaisia kansainvälisiä lentoliikennepalveluja tarjoaville lentoliikenteen harjoittajille asetetut liikennemaksut. 2 kohta sisältää määräyksiä maksujen korottamiselle tai uusiin maksujen käyttöönotolle asetettavista edellytyksistä.

12 artikla. Hinnoittelu. Artiklan mukaan lentoliikennepalvelujen hinnat on voitava määrätä vapaasti, eikä niitä tarvitse toimittaa hyväksyttäväksi, mutta niistä voidaan pyytää ilmoittamaan pelkästään tiedotustarkoituksessa. Kokonaan yhteisön alueella tapahtuvista kuljetuksista veloittaviin hintoihin sovelletaan yhteisön lainsäädäntöä.

13 artikla. Tilastot. Artikla sisältää määräykset liikenteen harjoittamiseen liittyvien tilastotietojen toimittamisesta sopimuspuolten viranomaisten välillä. Suomessa ilmailun tilastoista säädetään ilmailulain 169 §:ssä.

14 artikla. Lentoturvallisuus. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on noudatettava VI liitteessä olevassa A-osassa määritettyä yhteisön lentoturvallisuuslainsäädäntöä artiklassa tarkemmin mainituin ehdoin. 2 kohta sisältää määräykset asematasotarkastusten suorittamisesta ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, etteivät ne täytä siviili-ilmailun yleissopimuksen mukaisia lentotur-

vallisuusmääräyksiä. 3 kohdan mukaan sopimuspuolet voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen soveltamista turvallisuusmääräyksistä. 4 kohdan mukaan sopimus ei rajoita sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen valtuuksia ryhtyä tarvittaviin ja välittömiin toimenpiteisiin, jos viranomaisen havaitsee joko tarkastuksen perusteella tai muuten, että ilma-alus, tuote tai toiminta ei ole yleissopimuksen mukaisen vähimmäismääräysten tai Euro-Välimerilentoliikennesopimuksen VI liitteen A-osan nojalla sovellettavan lentoturvallisuutta koskevan lainsäädännön mukainen. Viranomaisella on oikeus ryhtyä toimenpiteisiin myös epäillessään, että sovellettavaa lainsäädäntöä ei noudateta tai valvota tehokkaasti. Artiklan 5 kohdan mukaan toimenpiteisiin ryhdyttäessä on niistä ilmoitettava viipymättä toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille ja esitettävä niille perustelut. 6 kohdan mukaan kumpi tahansa osapuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi, jos toimenpiteitä jatketaan siitä huolimatta, etteivät ne enää ole perusteltuja. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomaisen on Ilmailuhallinto, josta säädetään laissa Ilmailuhallinnosta (1247/2005) ja ilmailulaissa. Ilmailuhallinnon oikeudesta suorittaa asematasotarkastuksia on säännöksiä ilmailulain 4 luvussa.

15 artikla. Lentoliikenteen turvaaminen. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet vahvistavat kohdassa mainittujen kansainvälisten sopimusten mukaiset toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta. 2 kohdan mukaan sopimuspuolet antavat toisilleen tässä tarkoituksessa kaiken tarvittavan avun. 3 kohdan mukaan sopimuspuolten on keskinäisissä suhteissaan toimittava lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien normien ja, siinä määrin kuin sopimuspuolet niitä soveltavat, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vahvistamien ja Chicagon yleissopimuksen liitteinä olevien suositusten mukaisesti. Sopimuspuolten tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevia ilma-aluksia käyttävät lentoliikenteen harjoittajat sekä sellaiset lentoliikenteen harjoittajat, joiden harjoittaman liiketoiminnan päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolen alueella, ja so-

pimuspuolen alueella olevat lentoasematoiminnan harjoittajat toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti. 4 kohdan mukaan sopimuspuolten on taattava, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi sekä matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa tarkastamiseksi ja asianmukaisten tarkastusten suorittamiseksi miehistön ja rahdin osalta sekä ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös reagoitava myönteisesti kaikkiin toisen sopimuspuolen pyyntöihin, jotka koskevat erityisen uhan torjumiseen liittyvien kohtuullisten erityisturvatoimien toteuttamista. 5 kohdan mukaan, kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajiin tai miehistöön, lentoasemiin tai lennonvarmistuslaitteisiin kohdistetaan muu laiton teko, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja toteuttamalla muut tarvittavat toimenpiteet, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka. 6 kohdan mukaan sopimuspuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa, kun on riittäviä perusteita uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut artiklan määräyksistä. 7 kohdan mukaan mahdollisuus saavuttaa tyydyttävä sopimus 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä on peruste kieltäytyä myöntämästä toisen sopimuspuolen yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia tai teknisiä lupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja. 8 kohdan mukaan sopimuspuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin välittömän ja poikkeuksellisen vaaratilanteen uhattessa jo ennen kuin 15 päivää on kulunut. 7 kohdan nojalla sovellettavien toimenpiteiden toteuttaminen on keskeytettävä, kun toinen sopimuspuoli noudattaa jälleen tässä artiklassa tarkoitettuja määräyksiä. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta säädetään ilmailulain 11 luvussa.

16 artikla. *Ilmaliikenteen hallinta.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on noudatettava VI liitteen B-osassa tarkoitettua

yhteisön lainsäädäntöä. 2 kohdan mukaan sopimuspuolet sitoutuvat tekemään mahdollisimman tiivistä yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Marokkoon, nykyisten turvallisuusmääräysten ja lentoliikennettä koskevien normien yleisen tehokkuuden parantamiseksi sekä kapasiteetin käytön optimoimiseksi ja viivästysten minimoimiseksi. 3 kohdan a alakohdan mukaan Marokon on toteutettava tarvittavat toimenpiteet ilmaliikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten rakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, erityisesti perustamalla tarvittavat kansalliset valvontaelimet, jotka ovat vähintään toiminnallisesti riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista. Yhteisön on 3 kohdan b alakohdan mukaan otettava Marokko mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin lennonvarmistuspalveluja, ilmatilaa ja yhteentoimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti huomioimalla aikaisessa vaiheessa Marokon toimet toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamiseksi tai koordinoimalla SESAR-hanketta tarkoituksenmukaisella tavalla. Suomessa lennonvarmistuksesta ja siihen liittyvästä viranomaistoiminnasta säädetään ilmailulain 12 luvussa.

17 artikla. *Ympäristö.* Artiklan mukaan sopimuspuolten on noudatettava VI liitteen C-osassa tarkoitettua lainsäädäntöä.

18 artikla. *Kuluttajansuoja.* Artiklan mukaan sopimuspuolten on noudatettava VI liitteen D-osassa tarkoitettua lainsäädäntöä.

19 artikla. *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät.* Artiklan mukaan sopimuspuolten on noudatettava VI liitteen E-osassa tarkoitettua lainsäädäntöä.

20 artikla. *Sosiaaliset näkökohdat.* Artiklan mukaan sopimuspuolten on noudatettava VI liitteen F-osassa tarkoitettua lainsäädäntöä.

21 artikla. *Tulkinta ja soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämiseksi, ja niiden on pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen. 2 kohdan mukaan sopimuspuolet ovat omalla alu-

eellaan vastuussa sopimuksen sekä VI liitteessä lueteltujen lentoliikennettä koskevan lainsäädännön asianmukaisesta täytäntöönpanosta. 3 kohdan mukaan sopimuspuolten on annettava toisilleen tarvittava tieto ja apu suoritettaessa mahdollisia rikkomuksia koskevia tutkimuksia sopimuspuolille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti. 4 kohdan mukaan asioissa, jotka ovat toisen sopimuspuolen kannalta merkityksellisiä ja jotka koskevat toisen sopimuspuolen viranomaisia tai sen yrityksiä, tämän toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille tiedotetaan asiasta ja niille annetaan mahdollisuus esittää huomautuksia ennen lopullisen päätöksen tekemistä.

22 artikla. Sekakomitea. Artiklan 1 kohdan nojalla perustetaan sopimuspuolten edustajista koostuva sekakomitea vastaamaan sopimuksen hallinnoinnista ja täytäntöönpanosta. 2 kohdan mukaan sekakomitean päätökset tehdään yhdessä ja ne sitovat molempia sopimuspuolia. Sopimuspuolet panevat päätökset täytäntöön omien sääntöjensä mukaisesti. 3 kohdan mukaan sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin sopimuspuoli voi pyytää kokouksen koolle kutsumista. 4 kohdan mukaan sekakomitean koollekutsumista voidaan pyytää myös sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä, jolleivät sopimuspuolet toisin sovi. 5 kohdan mukaan sopimuspuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi. 6 kohdan mukaan komitea vahvistaa päätöksellä oman työjärjestyksensä. 7 kohdan mukaan sopimuspuoli voi, katsoessaan, että toinen sopimuspuoli ei ole pannut sekakomitean päätöstä asianmukaisesti täytäntöön, pyytää asian käsittelyä sekakomiteassa. Jos sekakomitea ei pääse asiassa ratkaisuun kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi toteuttaa 24 artiklan mukaisia tilapäisiä suojatoimenpiteitä. 8 kohdan mukaan komitean päätöksessä mainitaan päivämäärä, johon mennessä sopimuspuolten on

pantava se täytäntöön, sekä muut taloudellisille toimijoille mahdollisesti merkitykselliset tiedot. 9 kohdan mukaan osapuolet voivat toteuttaa 24 artiklan mukaisia suojatoimenpiteitä myös, jos sekakomitea ei tee kuuden kuukauden kuluessa päätöstä asiassa, joka on annettu sen käsiteltäväksi. 10 kohdan mukaan komiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät sopimuspuolten lentoyhtiöiden osake-enemmistön hallintaan vaikuttaviin kahdenvälisiin investointeihin tai muutoksiin lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa. 11 kohdan mukaan komitean on tehtävä yhteistyötä erityisesti lainsäädäntöuudistuksiin, sopimuksen täytäntöönpanoon liittyviin sosiaalisiin vaikutuksiin ja sopimuksen kehittämiseen liittyen.

23 artikla. Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet voivat antaa sekakomitean käsiteltäväksi kaikki riidat, jotka liittyvät tämän sopimuksen tulkintaan ja joita ei ole kyetty ratkaisemaan 22 artiklan mukaisesti. EY:n ja Marokon välisellä assosiaatiosopimuksella perustettu assosiaationeuvosto toimii sekakomiteana tämän artiklan soveltamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan sekakomitea voi ratkaista riidan päätöksellään, ja 3 kohdan mukaan sopimuspuolet ryhtyvät toimenpiteisiin päätöksen täytäntöön panemiseksi. Artiklan 4 kohdassa säädetään menettelystä, jolla riita voidaan saattaa välimiesoikeuden ratkaistavaksi, jos riitaa ei kyetä ratkaisemaan sekakomiteassa. 5 kohdan mukaan kaikki välimiesoikeuden väliaikaiset ja lopulliset päätökset ovat sopimuspuolia sitovia. 6 kohdan mukaan sopimuspuolen laiminlyödessä välimiesoikeuden päätöksen noudattamisen 30 päivän kuluessa, toinen sopimuspuoli voi kyseisen laiminlyönnin koko keston ajaksi peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti sopimuksen nojalla sopimusta rikkovalle sopimuspuolelle myönnetty oikeudet tai erioikeudet tai rajoittaa niitä.

24 artikla. Suojatoimenpiteet. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolet toteuttavat kaikki yleiset ja erityiset toimenpiteet, jotka ovat tarpeen niiden sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämiseksi ja huolehtivat siitä, että sopimuksessa määrätyt tavoitteet saavutetaan. 2 kohdan mukaan sopimuspuoli voi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, jos katsoo

toisen sopimuspuolen jättäneen täyttämättä sopimuksen mukaisen velvoitteen. Suojatoimenpiteiden soveltamisala ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottomasti tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai sopimuksen tasapainon palauttamiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiseksi. 3 kohdan mukaan suojatoimenpiteitä harmitsevan sopimuspuolen on ilmoitettava asiasta sekakomitean välityksellä muille sopimuspuolille sekä annettava kaikki olennaiset tiedot asiasta. 4 kohdan mukaan tilanteen ratkaisemiseksi on välittömästi aloitettava neuvottelut sekakomiteassa. 5 kohdan mukaan suojatoimenpiteitä saa toteuttaa vasta kuukauden kuluttua sekakomitealle annetun ilmoituksen päivämäärästä. Aikaraja ei kuitenkaan rajoita 3 artiklan d kohdan, 4 artiklan d kohdan, 14 artiklan tai 15 artiklan soveltamista. 6 kohdan mukaan toteutetuista suojatoimenpiteistä on ilmoitettava sekakomitealle ja annettava sille kaikki olennaiset tiedot asiasta. 7 kohdan mukaan suojatoimenpiteet on keskeytettävä heti, kun rikkomukseen syylistynyt sopimuspuoli jälleen täyttää sopimuksen vaatimukset.

25 artikla. *Sopimuksen maantieteellinen soveltaminen.* Artiklassa todetaan sopimuksen olevan osa Euro–Välimeri-kumppanuuden muodostamaa kokonaisuutta, jota tarkoitetaan 28 päivänä marraskuuta 1995 annetussa Barcelonan julistuksessa. Sopimuspuolet sitoutuvat jatkuvaan vuoropuheluun, jolla pyritään varmistamaan yhdenmukaisuus tämän sopimuksen ja Barcelonan prosessin välillä ja erityisesti mahdollisuudet päättää yhdessä sopimuksen muutoksista muiden vastaavien lentoliikennesopimusten huomioimiseksi.

26 artikla. *Suhde muihin sopimuksiin.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimus korvaa Marokon ja jäsenvaltioiden välisten kahdenvälisen lentoliikennesopimusten voimassa olevat määräykset. Niiden kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien voimassa olevien liikenneoikeuksien käyttämisestä, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan, voidaan kuitenkin jatkaa sillä edellytyksellä, ettei jäsenvaltioita ja niiden kansalaisia syrjitä. 2 kohdan mukaan sopimuspuolten liittyessä johonkin monenväliseen sopimukseen tai

hyväksyessä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n tai jonkin muun kansainvälisen järjestön hyväksymän päätöksen, joka koskee Euro–Välimeri-lentoliikennesopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko sopimusta tarkistettava tilanteen huomioon ottamiseksi. 3 kohdan mukaan sopimuksen soveltaminen ei rajoita kummankaan sopimuspuolen päätöksiä, joita tehdään ICAO:n tulevaisuudessa mahdollisesti tekemien suositusten täytäntöön panemiseksi. Sopimuspuolet eivät voi vedota sopimukseen tai mihinkään sen osaan perusteena vastustaa uusien toimintatapojen käsittelyä ICAO:ssa sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa

27 artikla. *Muutokset.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolen on halutessaan muuttaa sopimusta ilmoitettava asiasta sekakomitealle. Sopimukseen sovitut muutokset tulevat voimaan, kun tarvittavat sopimuspuolten sisäiset menettelyt on saatettu päätökseen. 2 kohdan mukaan valta päättää sopimuksen ja sen liitteiden muuttamisesta on sekakomitealla. 3 kohdan mukaan sopimuksella ei rajoiteta sopimuspuolten oikeutta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä VI mainitulla alalla, edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatteen ja tämän sopimuksen määräysten mukaisesti. Uutta lainsäädäntöä laatiessaan sopimuspuolen on 4 kohdan mukaan ilmoitettava tästä toiselle sopimuspuolelle ja kuultava sitä mahdollisimman laajalti. Toisen sopimuspuolen pyynnöstä asiasta voidaan keskustella alustavasti sekakomiteassa. Jos sopimuspuoli on antanut uutta lainsäädäntöä tai hyväksynyt lainsäädäntönsä muutoksen lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä VI mainitulla alalla, sen on artiklan 5 kohdan mukaan ilmoitettava asiasta toiselle sopimuspuolelle viimeistään kolmenkymmenen päivän kuluttua kyseisen lainsäädännön antamisesta. Kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää tämän jälkeen kuudenkymmenen päivän kuluessa näkemysten vaihdon tällaisen uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen.

6 kohdan mukaan sekakomitea voi todeta uuden tai muuttuneen lainsäädännön Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen mukaiseksi, päättää mahdollisista lisäyksistä sopimuksen VI liitteeseen tai muista toimenpiteistä, joilla sopimuksen toteutuminen varmistetaan.

28 artikla. *Irtisanominen.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimus tehdään määräämättömäksi ajaksi. 2 kohdan mukaan kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti ICAO:lle. Tämän sopimuksen voimassaolo päättyy kahdentoista kuukauden kuluttua siitä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut sopimuksen irtisanomista koskevan ilmoituksen, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta ennen mainitun määräajan päättymistä. 3 kohdan mukaan sopimuksella ei ole oikeusvaikutuksia tai sen soveltaminen keskeytetään, jos EY:n ja Marokon välisen assosiaatiosopimuksen voimassaolo päättyy tai sen soveltaminen keskeytetään.

29 artikla. *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristössä.* Artiklan mukaan sopimus ja sen muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa ja Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristössä.

30 artikla. *Voimaantulo ja väliaikainen soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusta sovelletaan väliaikaisesti sen allekirjoittamispäivästä sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti. 2 kohdan mukaan sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen diplomaattisen noottienvaihdon, jolla vahvistetaan, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Noottienvaihtoa varten Marokon kuningaskunnan on toimitettava diplomaattiteitse Euroopan unionin pääsihteeristölle nootti, joka on osoitettu Euroopan yhteisölle ja sen jäsenvaltioille, ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristön on toimitettava Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nootti diplomaattiteitse Marokon kuningaskunnalle. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden dip-

lomaattiteitse toimitetun nootin on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

Liitteet. Sopimuksessa on kaikkiaan kuusi liitettä.

I liite, johon sovelletaan IV liitteessä määrättyjä siirtymäjärjestelyjä, sisältää määräykset sovitusta lentoliikennepalveluista ja määrättyistä reiteistä.

II liite sisältää luettelon niistä Marokon ja EY:n jäsenvaltioiden välisistä kahdenvälisistä lentoliikennesopimuksista, joihin nähden Euro-Välimeri-lentoliikennesopimus on ensisijainen.

III liite sisältää luettelon sopimuspuolten toimivaltaisista viranomaisista liikennöintilupien ja teknisten lupien osalta.

IV liite sisältää määräykset siirtymäjärjestelyistä. Liitteen 1 kohdan mukaan yhteisö suorittaa arvioinnin siitä, miten Marokko on pannut täytäntöön ja soveltanut liitteessä VI lueteltuja lentoliikenteeseen liittyvän yhteisön lainsäädännön säännöksiä; sekakomitea vahvistaa arvioinnin päätöksellään. Sekakomitean olisi tehtävä päätös kahden vuoden kuluessa tämän sopimuksen voimaantulosta. Ennen kuin 1 kohdassa tarkoitettu päätös on tehty, yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla ei liitteen 2 kohdan mukaan ole I liitteessä tarkoitettujen sovitettujen lentoliikennepalvelujen ja määrättyjen reittien osalta oikeutta lisätä liikennettä Marokossa vähentämällä sitä Marokon ulkopuolella olevista kohteista ja päinvastoin, eikä Marokon lentoliikenteen harjoittajilla ole oikeutta lisätä liikennettä tietystä kohteesta yhteisössä vähentämällä sitä toisesta yhteisössä sijaitsevasta kohteesta ja päinvastoin. Kaikkia II liitteessä luetelluilla Marokon ja EY:n jäsenvaltioiden välisillä kahdenvälisillä sopimuksilla myönnettyjä viidennen vapauden liikenneoikeuksia voidaan kuitenkin edelleen harjoittaa edellyttäen, että se tehdään ilman kansallisuuteen perustuvaa syrjintää.

V liitteessä on lueteltu sopimuksen 3 ja 4 artiklassa tarkoitettut muut valtiot, jotka ovat Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi.

VI liite sisältää luettelon yhteisölainsäädännöstä, jota sovelletaan sopimuksen mukaisesti, jollei liitteessä tai siirtymäsäännöksiä koskevassa liitteessä IV toisin määrätä. Sovellettavat säännökset liittyvät lentoturvallisuuteen, ilmaliikenteen hallintaan, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, tietokonepohjaisiin paikanvarausjärjestelmiin, sosiaalisiin näkökohtiin sekä henkilöstön lupakirjojen vastavuoroiseen hyväksymiseen.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan laila ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset on yksilöity jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

2 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella.

Euro–Välimeri-lentoliikennesopimusta sovelletaan sen 30 artiklan 1 kohdan mukaan väliaikaisesti allekirjoittamispäivästä lukien sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan sen vuoksi otettavaksi säännös, jonka mukaan tasavallan presidentin asetuksella voitaisiin erikseen säätää lain väliaikaisesta soveltamisesta siihen saakka, kunnes sopimus tulee kansainvälisesti voimaan.

3 Voimaantulo

Sopimus tulee kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen diplomaattisen noottienvaihdon, jolla vahvistetaan, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätöksen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samana ajankohtana kuin sopimus tulee voimaan. Tasavallan presidentin asetuksella voidaan kuitenkin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Euroopan yhteisön ja jäsenvaltioiden välinen toimivallanjako

Yhteisöoikeuden näkökulmasta Euro–Välimeri-lentoliikennesopimus on niin sanottu jaetun toimivallan sopimus eli sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain yhteisön ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Koska eduskunnan hyväksymistoimivalta ei perustuslain tulkintakäytännön mukaan koske yhteisön toimivaltaan kuuluvan sopimuksen osia (PeVL 6/2001 vp), eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti vain niiltä osin kuin sopimuksen määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Euro–Välimeri-lentoliikennesopimuksessa itsessään ei ole määräyksiä, jotka osoittaisivat, miten toimivalta yhteisön ja jäsenvaltioiden kesken tarkkaan ottaen jakautuu. Myös EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdassa määrätään lentoliikenteen osalta vain, että yhteisöllä on tällä alalla toimivaltaa, jos neuvosto niin päättää. Annetun yhteisölainsäädännön myötä yhteisön toimivalta lentoliikenteessä on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu yhteisöasetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Sopimuksen kattamista seikoista yhteisöasetuksia on annettu muun muassa markkinoillemästä ((ETY) N:o 2408/92), yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista ((ETY) N:o 2407/92), lentoturvallisuudesta ((EY) N:o 1592/2002), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 2320/2002), yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista ((EY) N:o 549/2004), yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä ((EY) N:o 551/2004) sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ((EY) N:o 550/2004). Tällä perusteella ainakin sopimuksen 2—3 ja 14—16 artiklojen määräyk-

set kuuluvat osittain Euroopan yhteisön ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunta on todennut, että jos sopimuksessa määritellyt käsitteet koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita, määritelmät vaikuttavat välillisesti näiden lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja soveltamiseen ja kuuluvat siksi itsekkin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Seuraavassa käsitellään Euro-Välimerilentoliikennesopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset.

Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat aiemmin neuvotelleet liikenneoikeuksista kolmansien maiden kanssa itsenäisesti. Euro-Välimerilentoliikennesopimus tulee korvaamaan nämä kahdenväliset sopimukset. Tällä perusteella sopimuksen 2 artiklan määräysten voidaan katsoa kuuluvan osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3—4 artiklat liittyvät Ilmailuhallinnon toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 8 luvussa. Artiklat kuuluvat osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen valtioneuvostoa koskevan 8 artiklan mukaan artikla ei rajoita lainsäädäntöä, joka koskee olennaisen tärkeitä lentoliikennepalveluja ja julkisen palvelun velvoitteita sopimuspuolten alueella. Ilmailulain 72 § sisältää säännöksen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan mukaisesta julkisen palvelun velvoitteen asettamisesta. Sopimuksen 8 artiklan määräykset kuuluvat siten osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklan 1 ja 2 kohdat sisältävät sijoittautumisoikeutta koskevia jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Yhteisön sijoittautumisoikeutta koskevat säännökset eivät lähtökohtaisesti ulotu kolmansista valtioista oleviin henkilöihin tai yhtiöihin. Kun kolmansista maista tuleva henkilö haluaa aloittaa ammatinharjoittamisen tai perustaa yhtiön jossakin jäsenvaltiossa, häneen sovelletaan kyseisen jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa. 9 artiklan 3 kohdan määräykset koskevat maahuolintaa, josta on säännöksiä ilmailulain 10 luvussa. 9 artiklan määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklan 1 ja 2 kohta sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapauksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Ne kuuluvat lainsäädännön

alaan, koska niistä on Suomessa voimassa laintasoista sääntelyä. Arvonlisäverolain 70 §:ssä on säädetty ilma-aluksen, sen varosan tai varusteen myynnin verottomuudesta ja matkustajille lennon aikana muuhun kuin välittömään kulutukseen tapahtuvan tavaroiden myynnin verollisuudesta.

Sopimuksen 13 artiklan mukaan sopimuspuolten ilmailuviranomaiset toimittavat pyynnöstä toisilleen tietoja ja tilastoja, jotka lentoliikenteen harjoittajat ovat toimittaneet omille kansallisille viranomaisilleen. Ilmailulain 169 §:n mukaan ilmailuhallinto vastaa ilmailun tilastoista. Ilmailulain 154 §:n 1 momentissa mainittujen tahojen on salassapitosäännösten estämättä annettava pyynnöstä Ilmailuhallinnolle toimintaansa koskevia tilastotietoja. Artiklan määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 14 artikla liittyy Ilmailuhallinnon toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, josta on säädetty laissa Ilmailuhallinnosta ja ilmailulaisa. Artiklan määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoliikenteen turvaamista koskevan 15 artiklan määräykset liittyvät Ilmailuhallinnolle ja lentoasemien pitäjille ilmailulain 11 luvussa säädettyihin velvoitteisiin. Artiklan määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 16 artiklan määräykset koskevat ilmaliikenteen hallintaa ja yhteistyötä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi. Lennonvarmistuksesta on säännöksiä ilmailulain 12 luvussa. Ilmailuhallinnon tehtävä on Ilmailuhallinnosta annetun lain mukaan osallistua siviili-ilmailun kansainväliseen ja Euroopan unionin puitteissa tapahtuvaan yhteistyöhön. Artiklan määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksella perustettavaa, sopimuspuolten edustajista koostuvaa sekakomiteaa koskevat sopimusmääräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska sekakomitea voi antaa sopimuspuolia sitovia päätöksiä Suomessa lainsäädännön alaan kuuluvassa asiassa. So-

pimuksen 22 artiklan mukaan sekakomitealla on toimivaltaa sopimuksen tulkintaa ja soveltamista koskevissa kysymyksissä. Sopimuksen 27 artiklan mukaan sopimuspuolen on uutta ilmailualan lainsäädäntöä antaessaan ilmoitettava muutoksesta toiselle sopimuspuolelle, jolloin sekakomitea voi tämän pyynnöstä järjestää näkemysten vaihdon uuden lainsäädännön vaikutuksesta sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen ja tämän jälkeen päättää tarvittavista toimenpiteistä. Edelleen sopimuksen lentoturvallisuutta koskevan 14 artiklan 6 kohdan mukaan sekakomitea voi antaa sitovia päätöksiä myös saman artiklan 4 kohdan mukaisia sopimuspuolen siviili-ilmailuviranomaisen toimenpiteitä koskevassa asiassa, joka edellä esitetyin tavoin kuuluu Suomen toimivaltaan ja lainsäädännön alaan. Sekakomitean päätökset voivat siis vaikuttaa siihen, miten jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvaa ja Suomessa laintasoisena säänneltyä asiaa koskevaa sopimusmääräystä on sovellettava. Sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti, mikä merkitsee sitä, että jäsenvaltio ei käytännössä joudu hyväksymään vastustamaansa päätöstä.

Sopimuksen 23 artiklan riitojen ratkaisua koskevat määräykset sisältävät myös välimiesmenettelyn, jonka ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Tällöin voi tulla sitovasti ratkaisutuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvaksi lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Sekakomitean päätösvaltaa ja riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta säätämisyjärjestykseen.

Sopimuksen I liite sisältää määräyksiä, jotka koskevat lentoliikenteen harjoittajien liikenneoikeuksia ja niiden käyttöä. Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat aiemmin neuvotelleet liikenneoikeuksista kolmansien maiden kanssa itsenäisesti. Tällä perusteella I liitteen

määräysten voidaan katsoa kuuluvan jäsenvaltioiden toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimus sisältää edellä mainituilla perusteilla lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja vaatii perustuslain 94 §:n mukaan eduskunnan hyväksymisen.

Euro–Välimeri-lentoliikennesopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2006 allekirjoitetun Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisen monenvälisen Euro–Välimeri-lentoliikennesopimuksen siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisen Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Brysselissä 12 päivänä joulukuuta 2006 Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välillä tehdyn Euro-Välimeri-lentoliikennesopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.
Tasavallan presidentin asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

Helsingissä 7 päivänä joulukuuta 2007

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

Liite

Sopimusteksti

**Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välinen
Euro-Välimeri-lentoliikennesopimus**

BELGIAN KUNINGASKUNTA,
TŠEKIN TASAVALTA,
TANSKAN KUNINGASKUNTA,
SAKSAN LIITTOTASAVALTA,
VIRON TASAVALTA,
HELLEENIEN TASAVALTA,
ESPANJAN KUNINGASKUNTA,
RANSKAN TASAVALTA,
IRLANTI,
ITALIAN TASAVALTA,
KYPROKSEN TASAVALTA,
LATVIAN TASAVALTA,
LIETTUAN TASAVALTA,
LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA,
UNKARIN TASAVALTA,
MALTA,
ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,
ITÄVALLAN TASAVALTA,
PUOLAN TASAVALTA,
PORTUGALIN TASAVALTA,
SLOVENIAN TASAVALTA,
SLOVAKIAN TASAVALTA,
SUOMEN TASAVALTA,

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA,

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen sopimuspuolet, jäljempänä "jäsenvaltiot", ja

EUROOPAN YHTEISÖ, jäljempänä "yhteisö",

sekä

MAROKON KUNINGASKUNTA, jäljempänä "Marokko",

jotka

HALUAVAT edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden keskinäiseen terveeseen kilpailuun markkinoilla, joilla valtion osallistuminen ja sääntely on mahdollisimman vähäistä.

HALUAVAT helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista muun muassa kehittämällä lentoliikenneverkostoja, jotka tarjoavat matkustajien ja rahdinlähettäjien tarpeita vastaavia lentoliikennepalveluita.

HALUAVAT mahdollistaa sen, että lentoyhtiöt voivat tarjota matkustajille ja rahdinlähettäville kilpailukykyisiä hintoja ja palveluja avoimilla markkinoilla.

HALUAVAT, että lentoliikenneteollisuuden kaikki sektorit, mukaan luettuina lentoyhtiöiden työntekijät, hyötyvät markkinoiden vapauttamista koskevasta sopimuksesta.

HALUAVAT mahdollisimman turvallisen ja turvaton kansainvälisen lentoliikenteen ja vahvistavat olevansa vakavasti huolissaan sellaisista ilma-aluksiin kohdistuvista teoista ja uhista, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja haittaavat lentoliikenteen toimivuutta sekä heikentävät yleisön luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen.

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen.

HALUAVAT varmistaa, että kaikki lentoyhtiöt voivat toimia tasavertaisin toimintaedellytyksin.

TUNNUSTAVAT, että valtion tuet voivat vääristää lentoyhtiöiden kilpailua ja voivat vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteiden saavuttamisen.

KOROSTAVAT ympäristönsuojelun tärkeyttä kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämisen ja täytäntöönpanon yhteydessä sekä tunnustavat suvereenisten valtioiden oikeuden ryhtyä asiaan liittyviin toimenpiteisiin.

KOROSTAVAT kuluttajansuojan tärkeyttä, erityisesti Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyn yleissopimuksen mukaisessa merkityksessä siltä osin kuin molemmat sopimuspuolet ovat tämän sopimuksen osapuolia.

AIKOVAT toimia olemassa olevien lentoliikennesopimusten mukaisesti avataksaan markkinoille pääsyn ja maksimoidakseen kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille koituvan hyödyn molempien sopimuspuolten kannalta.

KATSOVAT, että Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Marokon välinen sopimus voi toimia esikuvana ilmailualan Euro–Välimeri-suhteissa yleensä, tämän tärkeän taloussektorin vapauttamisen hyödyntämiseksi täysimääräisesti.

KATSOVAT, että tällaista sopimusta on tarkoitus soveltaa asteittain, mutta kokonaisuvaltaisesti, ja että tarkoituksenmukaisen järjestelyn avulla voidaan varmistaa aiempaa tiiviimpi yhteensovittaminen yhteisön lainsäädännön kanssa,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa, jollei toisin määrätä, tarkoitetaan:

1) "sovitulla lentoliikennepalvelulla" ja "määrätyllä reitillä" tämän sopimuksen 2 artiklan ja liitteen 1 mukaista kansainvälistä lentoliikennettä;

2) "sopimuksella" tätä sopimusta ja sen liitteitä, mukaan lukien niiden mahdolliset muutokset;

3) "lentoliikenteellä" yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista lentoteitse joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan; epäselvien tapausten välttämiseksi tähän sisältyvät säännölliset ja epäsäännölliset (tilausliikenne) lentokuljetukset sekä pelkän rahdin kuljetus.

4) "assosiaatiosopimuksella" Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisestä assosioinnista 26 päivänä helmikuuta 1996 tehtyä Euro-Välimeri-sopimusta.

5) "yhteisön liikenneluvalla" Euroopan yhteisöön sijoittautuneiden lentoliikenteen harjoittajien liikennelupaa, joka on myönnetty ja joka pidetään voimassa lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisesti.

6) "yleissopimuksella" Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälistä siviili-ilmailua koskevaa yleissopimusta, mukaan lukien

a) kaikki sovellettavat yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Marokko että yksi tai useampi Euroopan yhteisön jäsenvaltio on ratifioinut, ja

b) kaikki sovellettavat yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai liitteiden muutokset sillä edellytyksellä, että liite tai muutos on samanaikaisesti voimassa sekä Marokossa että yh-

dessä tai useammassa Euroopan yhteisön jäsenvaltiossa;

7) "täydellä korvauksella" korvausta annetuista palveluista, mukaan lukien kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut ja tarvittaessa kaikki sellaiset maksut, joita peritään ympäristökustannusten kompensoimiseksi ja joita sovelletaan kansallisuudesta riippumatta;

8) "sopimuspuolilla" yhtäältä yhteisöä tai sen jäsenvaltioita taikka yhteisöä ja sen jäsenvaltioita, niiden toimivallan perusteella, ja toisaalta Marokkoa.

9) "kansalaisilla" kaikkia luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä, joilla on Marokon kansalaisuus sen lainsäädännön mukaisesti tai Euroopan yhteisön osalta jonkin jäsenvaltion kansalaisuus sen lainsäädännön mukaisesti, siltä osin kuin oikeushenkilön kyseessä ollessa siinä tosiasiallista määräysvaltaa harjoittavat Marokon kansalaisuuden omaavat luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja Euroopan yhteisön osalta jonkin jäsenvaltion tai liitteessä 5 luetellun kolmannen maan kansalaisuuden omaavat luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, suoraan tai osake-enemmistön kautta.

10) "tuilla" kaikkea viranomaisten, alueellisen organisaation tai muun julkisen organisaation myöntämää rahoitusta esimerkiksi silloin, kun

a) viranomaisen, alueellisen organisaation tai muun julkisen organisaation käytäntö käsittää varojen suoran siirron, esimerkiksi avustuksina, lainoina tai pääomasijoituksena, mahdollisen varojen suoran siirron yritykselle taikka yrityksen vastuiden, kuten lainatakausten, vastattavaksi ottamisen;

b) saatavasta, joka on viranomaiselle, alueelliselle organisaatiolle tai muulle julkiselle organisaatiolle kuuluvaa tuloa, luovutaan tai sitä ei peritä;

c) viranomaisen, alueellinen organisaatio tai muu julkinen organisaatio tarjoaa muita kuin yleiseen infrastruktuuriin kuuluvia hyödykkeitä tai palveluita tai ostaa hyödykkeitä tai palveluita;

d) viranomainen, alueellinen organisaatio tai muu julkinen organisaatio suorittaa maksuja rahoitusmekanismiin tai valtuuttaa tai ohjaa yksityisen organisaation vastaamaan yhdestä tai useammasta a, b tai c kohdassa tarkoitettusta, joka tavanomaisesti kuuluu viranomaiselle ja joka ei tosiasiallisesti eroa julkisten viranomaisten tavanomaisesti noudattamasta käytännöstä; ja sitä kautta annetaan etua;

11) "kansainvälisellä lentoliikenteellä" lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yli;

12) "hinnalla" lentoliikenteen harjoittajien ja niiden asiamiesten matkustajien, matkatavaroiden ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) ilmakuljetuksesta, mukaan luettuna tarvittaessa kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvä pintakuljetus, veloittamaa hintaa, maksua ja niiden ehtoja;

13) "liikennemaksulla" lentoyhtiöille asetettua maksua lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, mukaan lukien oheispalvelut ja -laitteet;

14) "SESAR-hankkeella" yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan teknistä toteutusta koskevaa ohjelmaa, joka mahdollistaa uuden sukupolven ilmaliikenteen hallintajärjestelmien tutkimuksen, kehittämisen ja käyttöönoton koordinoitun ja ajallisen yhteensovittamisen

15) "alueella" Marokon osalta maa-alueita (mannerta ja saaria), sisävesiä ja sen suveriniteettiin ja lainkäyttövaltaan kuuluvia aluevesiä sekä Euroopan yhteisön osalta maa-alueita (mannerta ja saaria), sisävesiä ja aluevesiä, joihin sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitussa perustamissopimuksessa tai sen korvaavassa sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti. Tämän sopimuksen soveltamisella Gibraltarin lentoasemaan ei katsota olevan vaikutusta Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suveriniteettia koskevassa riidassa, jolla tämä lentoasema sijaitsee, eikä Gibraltarin lentoaseman jättämiseen edelleen EU:n ilmailualan toimenpiteiden ulkopuolelle Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetun

Gibraltarin lentoasemaa koskevan ministerien julistuksen määräysten mukaisesti sellaisina kuin ne ovat jäsenvaltioiden välillä voimassa 18 päivästä syyskuuta 2006 lähtien; ja

16) "toimivaltaisilla viranomaisilla" tarkoitetaan liitteessä 3 määriteltyjä virastoja tai viranomaisia. Jos kansalliseen lainsäädäntöön tehdään toimivaltaisiin viranomaisiin liittyviä muutoksia, kyseisen sopimuspuolen on ilmoitettava niistä toiselle sopimuspuolelle.

I OSASTO

TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET

2 artikla

Liikenneoikeudet

1. Jollei liitteessä I toisin määrätä, kumpikin sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti kyseisen sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä:

a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;

b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle ei-kaupallisessa tarkoituksessa, toisin sanoen muussa tarkoituksessa kuin matkustajien, rahdin tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi;

c) kun tarjotaan sovittua lentoliikennepalvelua määrättyllä reitillä, oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle kansainvälisen liikenteen matkustajien, rahdin ja/tai postin ottamiseksi tai jättämiseksi joko erikseen tai yhdessä;

d) muut tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet.

2. Tämän sopimuksen määräysten ei voida tulkita oikeuttavan

a) Marokon lentoliikenteen harjoittajia ottamaan jäsenvaltion alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen kohteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella, tai

b) Euroopan yhteisön lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Marokon alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kor-

vausta tai maksua vastaan kuljetettavaksi johonkin toiseen kohteeseen Marokon alueella.

3 artikla

Lupien myöntäminen

Saatuun toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen, sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten on myönnettävä tarvittava lupa mahdollisimman pienellä viiveellä edellyttäen, että

a) Marokon lentoliikenteen harjoittajien osalta

- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ja tarvittaessa sääntömääräinen kotipaikka on Marokossa, ja se on saanut liikennelupansa ja kaikki muut vastaavat asiakirjat Marokon lainsäädännön mukaisesti;

- lentoliikenteen harjoittaja on Marokon jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; ja

- lentoliikenteen harjoittaja on nyt ja vastaisuudessa Marokon ja/tai Marokon kansalaisten omistuksessa tai niiden jatkuvassa tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai on nyt ja vastaisuudessa tai jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa tai niiden jatkuvassa tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta;

b) yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta:

- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ja tarvittaessa sääntömääräinen kotipaikka on jäsenvaltion alueella Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti, ja sillä on yhteisön oikeuden mukainen liikennelupa; ja

- lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen ilmailuviranomainen on selkeästi määriteltä;

- lentoliikenteen harjoittaja on nyt ja vastaisuudessa jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten tai muiden liitteessä 5 lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta;

c) lentoliikenteen harjoittaja täyttää ne lainsäädäntöön tai määräyksiin perustuvat ehdot, joita toimivaltainen viranomainen tavallisesti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen, sekä

d) 14 artiklan (Lentoturvallisuus) ja 15 artiklan (Lentoliikenteen turvaaminen) määräykset ovat voimassa ja niitä sovelletaan.

4 artikla

Liikennöintiluvan peruuttaminen

1. Kummankin sopimuspuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai rajoittaa sen toimintaa, jos

a) Marokon lentoliikenteen harjoittajien osalta

- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka tai sääntömääräinen kotipaikka eivät ole Marokossa eikä se ole saanut liikennelupansa ja muita vastaavia asiakirjoja Marokon voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti;

- lentoliikenteen harjoittaja ei ole Marokon jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai

- lentoliikenteen harjoittaja ei ole Marokon ja/tai sen kansalaisten tai jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa tai tosiasiallisessa määräysvallassa suoraan tai osake-enemmistön kautta;

b) yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta:

- lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka tai sääntömääräinen kotipaikka ei ole Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti jäsenvaltion alueella eikä sillä ole yhteisön liikennelupaa;

- lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista ilmailuviranomaista ei ole selkeästi määriteltä;

- lentoliikenteen harjoittaja ei ole jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten tai muiden liitteessä 5 lueteltujen valtioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta;

c) kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut tämän sopimuksen 6 artiklassa (lainsäädännön ja määräysten soveltaminen) tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä, tai

d) 14 artiklan (lentoturvallisuus) ja 15 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräykset eivät ole voimassa tai niitä ei sovelleta.

2. Elleivät välittömät toimet ole tarpeen 1 kohdan c ja d alakohdan määräysten uusien rikkomusten välttämiseksi, tällä artiklalla myönnettyjä oikeuksia voidaan käyttää vasta, kun toisen sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten kanssa on neuvoteltu.

5 artikla

Investoinnit

Jäsenvaltion tai sen kansalaisten osakeenemmistön hallinta tai tosiasiallinen määräysvalta Marokon lentoliikenteen harjoittajassa tai Marokon tai sen kansalaisten osakeenemmistön hallinta tai tosiasiallinen määräysvalta yhteisön lentoliikenteen harjoittajassa edellyttää tällä sopimuksella perustetun sekakomitean ennalta tekemää päätöstä.

Päätöksessä on täsmennettävä ehdot, jotka liittyvät sovittujen lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen tämän sopimuksen mukaisesti, sekä ehdot, jotka liittyvät kolmansien maiden ja sopimuspuolten välisiin lentoliikennepalveluihin. Näihin päätöksiin ei sovelleta tämän sopimuksen 22 artiklan 9 kohdan määräyksiä.

6 artikla

Lainsäädännön ja määräysten noudattaminen

1. Kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alukset saapuvat toisen sopimuspuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden on noudatettava niitä toisen sopimuspuolen alueella voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä poistumista sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella.

2. Kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, niiden

henkilöstö tai rahti saapuvat toisen sopimuspuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen sopimuspuolen alueella voimassaolevia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, henkilöstön tai rahdin saapumista toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä poistumista (kuten maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja tai karanteenia koskevat säännökset, tai postin osalta postiasetukset).

7 artikla

Kilpailu

Tämän sopimuksen soveltamisalalla sovelletaan assosiaatiosopimuksen IV osaston II luvun ("Kilpailusäännöt ja muut taloutta koskevat määräykset") määräyksiä siinä tapauksessa, että tähän sopimukseen ei sisälly täsmällisempiä määräyksiä.

8 artikla

Tuet

1. Sopimuspuolet katsovat, että lentoliikenteen harjoittajille suunnatut tuet vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua suosimalla tiettyjä yrityksiä lentoliikennepalvelujen alalla, että ne voivat vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteiden saavuttamisen ja että ne eivät ole avoimen lentoliikennealueen periaatteen mukaisia.

2. Kun sopimuspuoli katsoo, että yhdelle tai useammalle tämän sopimuksen mukaisesti toimivalle lentoliikenteen harjoittajalle on välttämätöntä myöntää tukea oikeutetun tavoitteen saavuttamiseksi, nämä tuet on suhteutettava tavoitteisiin, niiden on oltava avoimia ja ne on suunniteltava siten, että ne aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille. Sopimuspuoli, joka myöntää tällaista tukea, ilmoittaa välittömästi toiselle sopimuspuolelle aikomuksestaan myöntää sitä, sekä tiedot siitä, onko tuki tässä sopimuksessa määrättyjen perusteiden mukainen.

3. Jos sopimuspuoli katsoo, että toisen sopimuspuolen myöntämä tuki tai mahdollisesti

sopimuspuolten ulkopuolisen valtion julkis-oikeudellisen organisaation tai viranomaisen myöntämä tuki ei ole 2 kohdassa esitettyjen perusteiden mukainen, se voi pyytää, että sekakomitea kokoontuu 22 artiklan mukaisesti käsittelemään asiaa ja kehittämään tarkoituksenmukaisia ratkaisumalleja perusteltuihin huolenaiheisiin.

4. Jos sekakomitea ei kykene ratkaisemaan riitaa, sopimuspuolilla on mahdollisuus soveltaa omia tukienvastaisia toimenpiteitään.

5. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita niitä sopimuspuolten lakeja ja säännöksiä, jotka koskevat olennaisen tärkeitä lentoliikennepalveluja ja julkisen palvelun velvoitteita sopimuspuolten alueilla.

9 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus perustaa toimistoja toisen sopimuspuolen alueelle lentoliikennepalvelujensa ja niihin liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten.

2. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen sopimuspuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen sopimuspuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen ylläpitämiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa.

3. a) Sanotun rajoittamatta jäljempänä olevan b alakohdan soveltamista, kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on toisen sopimuspuolen alueella maahuolinnan osalta:

i) oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa (ns. omahuolinta), tai vaihtoehtoisesti

ii) oikeus valita palveluntarjoaja sellaisten kilpailevien maahuolintapalveluja kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti, ja jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

b) Matkatavaran käsittely, asematason palvelut, polttoainehuolto ja tietyt rahdin ja postin fyysiset käsittelytoimet lentoaseman ja

ilma-alueen välillä kuuluvat maahuolintapalvelujen luokkiin, joiden osalta a alakohdan i ja ii alakohtien mukaisia oikeuksia voidaan rajoittaa ainoastaan toisen sopimuspuolen alueella sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti. Jos tällaiset rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintapalveluja tarjoavien yritysten välillä ei ole tehokasta kilpailua, tulee maahuolintapalvelujen olla saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoliikenteen harjoittajille; tällaisten palvelujen hinnat eivät saa ylittää niiden täyttä korvausta, mukaan luettuna kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen.

4. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat saavat myydä lentokuljetuksia toisen sopimuspuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan sen nimeämien myyntiedustajien tai muiden asiamiesten välityksellä. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

5. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus vaihtaa ja vaadittaessa lähettää toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa tai valintansa mukaan, ellei se ole sovellettavien lakien ja määräysten vastaista, yhteen tai useampaan muuhun maahan, paikallisia tuloja. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä vaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa.

6. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuna polttoaineostot, toisen sopimuspuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen sopimuspuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

7. Sopimuksessa tarkoitettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten

kiintiövarauksia koskeviin sopimukseen tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

a) sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

c) minkä tahansa pinta-, maa- tai vesikuljetuksia tarjoavan yrityksen kanssa;

edellyttäen, että (i) kaikilla näihin järjestelyihin osallistuvilla tahoilla on asiaankuuluvat valtuudet ja (ii) järjestelyt ovat tällaisissa järjestelyissä normaalisti sovellettavien turvallisuus- ja kilpailuvaatimusten mukaiset. Kun myydään matkustajakuljetusta, jossa eri yhtiöt käyttävät yhteisiä reittitunnuksia, ostajalle on myyntitilanteessa tai viimeistään ennen koneeseen nousua ilmoitettava, mitkä yhtiöt liikennöivät kutakin matkan osuutta.

8. a) Kun kyse on matkustajaliikenteestä, pintakuljetusta tarjoaviin kuljetusyhtiöihin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään. Pintakuljetusten tarjoajien harkinnassa on päättää, osallistuvatko ne yhteisiin markkinajärjestelyihin. Päättäessään tietyistä järjestelystä pintakuljetusten tarjoajat voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edut, tekniset ja taloudelliset rajoitukset tai rajoitukset, jotka liittyvät tilaan ja kapasiteettiin.

b) Tämän sopimuksen muiden määräysten estämättä molempien sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajien ja epäsuorien rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista Marokon ja yhteisön alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuna kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta ja niillä on, soveltuvin tapauksissa, oikeus kuljettaa tullamatonta rahtia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen tulee olla käytettävissä tällaista rahtia varten, kuljetetaanpa rahti pintakuljetuksena tai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat katsoa parhaaksi suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien

yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoliikenteen harjoittajien tai lentorahtikuljetuksia epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja maakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinlähettäjiä ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

10 artikla

Tullit ja maksut

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä sopimuspuolen alueelle, toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, maalaitteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, varaosat (mukaan luettuna moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan luettuna, mutta ei yksinomaan, ruoka, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka rajoitettussa määrin on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat vastavuoroisuuden perusteella vapaat kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, (a) joita Euroopan yhteisö tai kansalliset tai paikalliset viranomaiset asettavat ja (b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että nämä varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

2. Vastavuoroisuuden perusteella tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapautettuja myös seuraavat:

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otettu sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään len-

nettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen,

b) sopimuspuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan luettuina moottorit), jotka on tarkoitettu toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten,

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavan yrityksen ilma-aluksessa, silloinkin kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on ilma-alukseen otettu,

d) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut painotuotteet, sellaisena kuin niistä on säädetty sopimuspuolten tullilainsäädännössä, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksena käyttää niitä toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä olevalla, sopimuspuolen alueelta ulossuuntautuvalla lennolla, silloinkin kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä olevalla matkaosuudella, jonka alueelta ne on otettu ilma-alukseen,

e) turvallisuus- ja turvalaitteet lentoasemilla tai rahtiterminaaleilla tapahtuvaa käyttöä varten.

3. Tällä sopimuksella ei vapauteta sopimuspuolen alueellaan lentoliikenteen harjoittajille toimittamaa polttoainetta veroista, tulleista, korvauksista, maksuista tai muista 1 kohdassa tarkoitettujen maksujen kaltaisista maksuista. Kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat saapuvat toisen sopimuspuolen alueelle, ovat siellä tai poistuvat sieltä, niiden on noudatettava niitä tämän toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka liittyvät lentokonepolttoaineen myyntiin, toimittamiseen ja käyttöön.

4. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän asiaankuuluvien viranomaisten valvonnassa.

5. Tässä artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat teh-

neet sopimuksen sellaisen toisen lentoliikenteenharjoittajan kanssa, jolle toinen sopimuspuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen sopimuspuolen alueella.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan sopimuspuolta määräämästä veroja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

11 artikla

Liikennemaksut

1. Sopimuspuoli ei saa asettaa tai sallia asettavan toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille liikennemaksuja, jotka ylittävät sen omille samanlaisia kansainvälisiä lentoliikennepalveluja tarjoaville lentoliikenteen harjoittajille asetetut liikennemaksut.

2. Maksujen korottamisen tai uusien maksujen käyttöönoton pitäisi tapahtua vasta toimivaltaisten laskutusviranomaisten ja sopimuspuolten lentoyhtiöiden riittävän keskinäisen kuulemisen jälkeen. Kaikista liikennemaksujen muuttamista koskevista ehdotuksista on kohtuullisessa ajassa ilmoitettava veloitettavien palvelujen käyttäjille, jotta näillä on mahdollisuus ilmaista kantansa ennen muutosten tekemistä. Sopimuspuolten on lisäksi edistettävä sellaisten tietojen vaihtoa, jota saatetaan tarvita tarkan arvion tekemiseksi siitä, että maksut ovat kohtuullisia, oikeutettuja ja oikeasuhtaisia tässä artiklassa tarkoitettulla tavalla.

12 artikla

Hinnoittelu

Tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen hinnat on voitava määrätä vapaasti, eikä niitä tarvitse toimittaa hyväksyttäväksi, mutta niistä voidaan pyytää ilmoittamaan pelkästään tiedotustarkoituksessa. Kokonaan yhteisön alueella tapahtuvista kul-

jetuksista veloitettaviin hintoihin sovelletaan yhteisön lainsäädäntöä.

13 artikla

Tilastot

Sopimuspuolen toimivaltaisten viranomais-ten on toimitettava toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille näiden pyynnöstä tiedot ja tilastot, jotka koskevat nimettyjen lentoliikenteen harjoittajien tarjoamien, toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä pois suuntautuvien sovittujen lentoliikennepalvelujen mukaista liikennettä, samassa muodossa kuin lentoliikenteen harjoittajat ovat nämä tiedot ja tilastot laatineet ja toimittaneet ne omille kansallisille viranomaisilleen. Kaikista muista liikenteen harjoittamiseen liittyvistä tilastotiedoista, joita sopimuspuolen toimivaltaiset viranomaiset saattavat pyytää toisen sopimuspuolen viranomaisilta, on neuvoteltava sekakomiteassa kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä.

II OSASTO

VALVONTAAN LIITTYVÄ YHTEIS- TYÖ

14 artikla

Lentoturvallisuus

1. Sopimuspuolten on noudatettava liitteessä VI olevassa A osassa määriteltyä yhteisön lentoturvallisuuslainsäädäntöä jäljempänä mainituin ehdoin.

2. Sopimuspuolten on varmistettava, että sellaisille sopimuspuolen rekisteröimille ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, että ne eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten lentoturvallisuusmääräysten mukaisia, ja jotka laskeutuvat toisen sopimuspuolen alueella oleville kansainvälisen lentoliikenteen käytössä oleville lentoasemille, suoritetaan tämän toisen sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisien toimesta asematasotarkastuksia sekä sisällä aluksessa että sen ulkopuolella aluksen ja sen miehistön asiakirjojen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja ilma-aluksen ja sen lait-

teiston silmämääräisesti havaittavan kunnan toteamiseksi.

3. Sopimuspuolet voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen soveltamista turvallisuusmääräyksistä.

4. Minkään tässä sopimuksessa ei voida katsoa rajoittavan sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisien valtuuksia ryhtyä tarvittaviin ja välittömiin toimenpiteisiin heidän havaitessaan, että ilma-alus, tuote tai toiminta

a) ei ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten tai liitteessä VI olevassa A osassa tarkoitetun lainsäädännön mukainen, tai

b) herättää 2 kohdassa tarkoitettussa tarkastuksessa tehtyjen huomioiden perusteella epäilyjä siitä, että ilma-alus tai sen toiminta eivät ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäismääräysten tai liitteessä VI olevassa A osassa tarkoitetun lainsäädännön mukaisia sen mukaan, kumpaa näistä sovelletaan, tai

c) herättää epäilyjä siitä, että yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäismääräyksiä tai liitteessä VI olevassa A osassa tarkoitettua lainsäädäntöä sen mukaan, kumpaa näistä sovelletaan, ei noudateta tai valvota tehokkaasti.

5. Ryhtyessään toimenpiteisiin 4 kohdan mukaisesti, sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisien on viipymättä ilmoitettava siitä toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille ja esitettävä perustelut näille toimille.

6. Jos 4 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä jatketaan siitä huolimatta, että ne eivät ole enää perusteltuja, kumpi tahansa sopimuspuoli voi saattaa asian sekakomitean käsiteltäväksi.

15 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Koska siviili-ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön turvallisuuden varmistaminen on kansainvälisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisen ehdoton edellytys, sopimuspuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta (ja erityisesti

velvoitteensa, jotka perustuvat Chicagon yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin molemmat ovat näiden sopimuspuolia, sekä muihin siviili-ilmailun turvaamiseen liittyviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden sopimuspuolia molemmat ovat).

2. Sopimuspuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarvittavan avun torjuakseen siviili-ilma-alusten laitonta haltuunottoa ja muita laittomia toimia, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä apua, jolla pyritään torjumaan kaikkia muita siviili-ilmailua uhkaavia vaaratekijöitä.

3. Sopimuspuolten on keskinäisissä suhteissaan toimittava lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien normien ja, siinä määrin kuin sopimuspuolet niitä soveltavat, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) vahvistamien ja Chicagon yleissopimuksen liitteinä olevien suositusten mukaisesti siinä määrin kuin näitä lentoliikenteen turvaamiseen liittyviä määräyksiä voidaan soveltaa sopimuspuoliin. Sopimuspuolten tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevia ilma-aluksia käyttävät lentoliikenteen harjoittajat sekä sellaiset lentoliikenteen harjoittajat, joiden harjoittaman liiketoiminnan päätoimipaikka tai vakinaisen kotipaikka on sopimuspuolen alueella, ja sopimuspuolen alueella olevat lentoasematoiminnan harjoittajat toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Sopimuspuolten on taattava, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi sekä matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa tarkastamiseksi ja asianmukaisten tarkastusten suorittamiseksi miehistön ja rahdin (kirjatut matkatavarat mukaan luettuna) osalta sekä ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Sopimuspuolet suostuvat siihen, että niiden lentoliikenteen harjoittajien edellytetään mahdollisesti noudattavan 3 kohdassa tarkoitettuja toisen sopimuspuolen soveltamia lentoliikenteen turvaamiseen liittyviä määräyksiä ilma-aluksen saapuessa kyseisen toisen sopimuspuolen alueelle, ollessa siellä tai poistuessa sieltä. Kummankin sopimuspuolen on myös reagoitava myönteisesti kaikkiin toisen sopimuspuolen pyyntöihin, jotka koskevat erityisen uhan torjumiseen liittyvien kohtuullisten erityisturvatoimien toteuttamista.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajiin tai miehistöön, lentoasemiin tai lennonvarmistuslaitteisiin kohdistetaan muu laitton teko, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja toteuttamalla muut tarvittavat toimenpiteet, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Kun sopimuspuolella on riittäviä perusteita uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tässä artiklassa tarkoitetuista lentoliikenteen turvaamista koskevista määräyksistä, sopimuspuoli voi pyytää välittömiä neuvotte-luja toisen sopimuspuolen kanssa.

7. Sanotun rajoittamatta tämän sopimuksen 4 artiklan (liikennöintiluvan peruuttaminen) soveltamista, mahdottomuus saavuttaa tyydyttävä sopimus viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, on peruste kieltäytyä myöntämästä toisen sopimuspuolen yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia tai teknisiä lupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja.

8. Välittömän ja poikkeuksellisen vaaratilanteen uhatessa sopimuspuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin ennen kuin viidentoista (15) päivää on kulunut.

9. Kaikkien 7 kohdan nojalla sovellettavien toimenpiteiden toteuttaminen on keskeytettävä, kun toinen sopimuspuoli noudattaa jälleen tässä artiklassa tarkoitettuja määräyksiä.

16 artikla

Ilmaliikenteen hallinta

1. Sopimuspuolten on noudatettava liitteessä VI olevassa B osassa tarkoitettua lainsäädäntöä jäljempänä mainituin ehdoin.

2. Sopimuspuolet sitoutuvat tekemään mahdollisimman tiivistä yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Marokkoon, nykyisten turvallisuusmääräysten ja lentoliikennettä koskevien normien yleisen tehokkuuden parantamiseksi sekä kapasiteetin käytön optimoimiseksi ja viivästysten minimoimiseksi.

3. Helpottaakseen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön soveltamista alueellaan

a) Marokon on toteutettava tarvittavat toimenpiteet ilmaliikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten rakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan, erityisesti perustamalla tarvittavat kansalliset valvontaelimet, jotka ovat vähintään toiminnallisesti riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista, ja

b) Yhteisön on otettava Marokko mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin, lennonvarmistuspalveluja, ilmatilaa ja yhteentoimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti huomiomalla aikaisessa vaiheessa Marokon toimet toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamiseksi tai koordinoimalla SESAR-hanketta tarkoituksenmukaisella tavalla.

17 artikla

Ympäristö

1. Sopimuspuolten on noudatettava liitteessä VI olevassa C osassa tarkoitettua lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

2. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä sopimuspuolen toimivaltaisia viranomaisia ryhtymästä tarvittaviin toimenpiteisiin sopimuksen mukaisesti harjoitetun kansainvälisen lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niiden käsittelemiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että näitä toimenpiteitä sovelletaan kansallisuudesta riippumatta.

18 artikla

Kuluttajansuoja

Sopimuspuolten on noudatettava liitteessä VI olevassa D osassa tarkoitettua lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

19 artikla

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

Sopimuspuolten on noudatettava liitteessä VI olevassa E osassa tarkoitettua lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

20 artikla

Sosiaaliset näkökohdat

Sopimuspuolten on noudatettava liitteessä VI olevassa F osassa tarkoitettua lentoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä.

III OSASTO

INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET

21 artikla

Tulkinta ja soveltaminen

1. Sopimuspuolten on toteutettava kaikki tarvittavat yleiset tai erityiset toimenpiteet tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämiseksi, ja niiden on pidättäydyttävä

kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

2. Sopimuspuolet ovat omalla alueellaan vastuussa sopimuksen sekä liitteessä VI lueteltujen lentoliikennettä koskevien asetusten ja direktiivien asianmukaisesta täytäntöönpanosta.

3. Kumpikin sopimuspuoli antaa toiselle sopimuspuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja kaiken tarvittavan avun, jos kyseinen toinen sopimuspuoli suorittaa mahdollisia rikkomuksia koskevia tutkimuksia sille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti.

4. Kun sopimuspuolet toimivat niille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti asioissa, jotka ovat toisen sopimuspuolen kannalta merkityksellisiä ja jotka koskevat toisen sopimuspuolen viranomaisia tai sen yrityksiä, tämän toisen sopimuspuolen toimivaltaisille viranomaisille tiedotetaan asiasta ja niille annetaan mahdollisuus esittää huomautuksia ennen lopullisen päätöksen tekemistä.

22 artikla

Sekakomitea

1. Perustetaan sopimuspuolten edustajista muodostuva komitea (jäljempänä "sekakomitea"), joka vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja huolehtii sen asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Tätä varten sekakomitea antaa suosituksia ja tekee päätöksiä tässä sopimuksessa määrättyissä asioissa.

2. Sopimuspuolet tekevät päätökset sekakomiteassa yhdessä ja ne sitovat molempia sopimuspuolia. Sopimuspuolet panevat päätökset täytäntöön omien sääntöjensä mukaisesti.

3. Sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin sopimuspuoli voi pyytää kokouksen koolle kutsumista.

4. Sopimuspuoli voi myös pyytää sekakomitean koollekutsumista tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta

viimeistään kahden kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä, jolleivät sopimuspuolet toisin sovi.

5. Sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi sopimuspuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä. Komitea vahvistaa päätöksellä oman työjärjestyksensä.

6. Komitea vahvistaa päätöksellä oman työjärjestyksensä.

7. Jos jompikumpi sopimuspuoli katsoo, että toinen sopimuspuoli ei ole pannut sekakomitean päätöstä asianmukaisesti täytäntöön, ensin mainittu voi pyytää asian käsitteilyä sekakomiteassa. Jos sekakomitea ei pääse asiassa ratkaisuun kahden (2) kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi toteuttaa 24 artiklan mukaisia tilapäisiä suoja-toimenpiteitä.

8. Sekakomitean päätöksissä mainitaan päivämäärä, johon mennessä sopimuspuolten on pantava se täytäntöön, sekä muut taloudellisille toimijoille mahdollisesti merkitykselliset tiedot.

9. Jos sekakomitea ei tee päätöstä asiasta kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, sopimuspuolet voivat toteuttaa 24 artiklan mukaisia tilapäisiä suoja-toimenpiteitä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.

10. Sekakomiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät sopimuspuolten lentoyhtiöiden osake-enemmistön hallintaan vaikuttaviin kahdenvälisiin investointeihin tai muutoksiin lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa.

11. Sekakomitean on tehtävä yhteistyötä erityisesti

a) edistämällä asiantuntijatason tietojenvaihtoa, joka liittyy uusiin lainsäädäntöaloitteisiin ja lainsäädännön muuttumiseen, mukaan luettuna lentoturvallisuus ja lentoliikenteen turvaaminen, ympäristö, lentoasemien infrastruktuuri (mukaan luettuna lähtö- ja saapumisajat) ja kuluttajansuoja;

b) selvittämällä säännöllisesti sopimuksen täytäntöönpanon aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia erityisesti työllisyyteen ja kehittämällä tarkoituksenmukaisia toimintamalleja perusteltuihin huolenaiheisiin; ja

c) käsittelemällä mahdollisia kohteita, joiden osalta sopimusta voidaan edelleen kehittää, mukaan luettuna sopimuksen muutoksia koskevien suositusten tekeminen.

23 artikla

Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

1. Sopimuspuolet voivat antaa sekakomitean käsiteltäväksi kaikki riidat, jotka liittyvät tämän sopimuksen tulkintaan ja joita ei ole kyetty ratkaisemaan 22 artiklan mukaisesti. Tämän artiklan soveltamiseksi assosiaatiosopimuksella perustettu assosiaationeuvosto toimii sekakomiteana.

2. Sekakomitea voi ratkaista riidan päätöksellään.

3. Sopimuspuolet ryhtyvät tarvittaviin toimenpiteisiin 2 kohdassa tarkoitetun päätöksen täytäntöönpanemiseksi.

4. Jos riitaa ei kyetä ratkaisemaan 2 kohdan mukaisesti, se annetaan jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä kolmijäsenisen välimiesoikeuden käsiteltäväksi seuraavien menettelyjen mukaisesti:

a) molemmat sopimuspuolet nimeävät välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on vastaanottanut ilmoituksen välimiesmenettelyä koskevasta pyynnöstä, jonka toinen sopimuspuoli on lähettänyt diplomaattiteitse. Nämä kaksi välimiestä nimittävät kolmannen välimiehen seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos toinen sopimuspuolista ei ole nimennyt välimiestä sovitun ajan kuluessa, tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä sovitun ajan kuluessa, kumpi tahansa sopimuspuoli voi pyytää ICAO:n neuvoston puheenjohtajaa nimittämään tarpeen mukaan joko välimiehen tai välimiehet;

b) edellä olevan a alakohdan mukaisesti nimetyn kolmannen välimiehen tulee olla kolmannen maan kansalainen ja toimia välimiesoikeuden puheenjohtajana;

c) välimiesoikeus päättää omasta työjärjestyksestään; ja

d) siihen asti, kunnes välimiesoikeus on tehnyt lopullisen päätöksensä, välimiesmenettelyyn liittyvät kustannukset jaetaan tasapuolisesti sopimuspuolten kesken.

5. Kaikki välimiesoikeuden väliaikaiset ja lopulliset päätökset ovat sopimuspuolia sitovia.

6. Jos sopimuspuoli ei noudata välimiesoikeuden tämän artiklan mukaisesti tekemää päätöstä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa päätöksen tiedoksiantamisesta, toinen sopimuspuoli voi kyseisen laiminlyönnin koko keston ajaksi peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti tämän sopimuksen nojalla sopimusta rikkovalle sopimuspuolelle myönnetty oikeudet tai erioikeudet tai rajoittaa niitä.

24 artikla

Suojatoimenpiteet

1. Sopimuspuolet toteuttavat kaikki yleiset ja erityiset toimenpiteet, jotka ovat tarpeen niiden tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämiseksi. Ne huolehtivat siitä, että tässä sopimuksessa määrätyt tavoitteet saavutetaan.

2. Jos sopimuspuoli on toisen sopimuspuolen mielestä jättänyt täyttämättä tämän sopimuksen mukaisen velvoitteen, se voi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin. Suojatoimenpiteiden soveltamisala ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottomasti tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai tämän sopimuksen tasapainon palauttamiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiselle.

3. Sopimuspuolen, joka harkitsee suojatoimenpiteiden toteuttamista, on ilmoitettava asiasta sekakomitean välityksellä muille sopimuspuolille sekä annettava kaikki olennaiset tiedot asiasta.

4. Sopimuspuolten on aloitettava välittömästi neuvottelut sekakomiteassa molempien hyväksyttävissä olevan ratkaisun löytämiseksi.

5. Sopimuspuoli saa toteuttaa suojatoimenpiteitä vasta yhden kuukauden kuluttua 3 kohdan mukaisen ilmoituksen päivämäärästä, jollei 4 kohdan mukaista neuvottelumenettelyä ole saatu päätökseen ennen mainittua määräaikaa, tämän kuitenkin rajoittamatta 3 artiklan d kohdan, 4 artiklan d kohdan ja 14 ja 15 artiklan soveltamista.

6. Sopimuspuolen on viipymättä ilmoitettava toteutetuista toimenpiteistä sekakomitealle sekä annettava kaikki olennaiset tiedot asiasta.

7. Kaikki tämän artiklan mukaisesti toteutetut toimenpiteet keskeytetään heti, kun rikkomukseen syyllistynyt sopimuspuoli täyttää jälleen tämän sopimuksen vaatimukset.

25 artikla

Sopimuksen maantieteellinen soveltaminen

Vaikka sopimuspuolet tiedostavat tämän sopimuksen kahdenvälisen luonteen, ne toteavat, että se on osa Euro-Välimerikumppanuuden muodostamaa kokonaisuutta, jota tarkoitetaan 28 päivänä marraskuuta 1995 annetussa Barcelonan julistuksessa. Sopimuspuolet sitoutuvat jatkuvaan vuoropuheluun, jolla pyritään varmistamaan yhdenmukaisuus tämän sopimuksen ja Barcelonan prosessin välillä ja erityisesti mahdollisuudet päättää yhdessä sopimuksen muutoksista muiden vastaavien lentoliikennesopimusten huomioimiseksi.

26 artikla

Suhde muihin sopimuksiin

1. Tämän sopimuksen määräykset korvaavat Marokon ja jäsenvaltioiden välisten kahdenvälisen lentoliikennesopimusten voimassa olevat määräykset. Niiden kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien voimassa olevien liikenneoikeuksien käyttämistä, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan, voidaan kuitenkin jatkaa sillä edellytyksellä, ettei jäsenvaltioita ja niiden kansalaisia syrjitä.

2. Jos sopimuspuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAO:n tai jonkin muun kansainvälisen järjestön hyväksymän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tilanteen huomioon ottamiseksi.

3. Tämän sopimuksen soveltaminen ei rajoita kummankaan sopimuspuolen päätöksiä,

joita tehdään ICAO:n tulevaisuudessa mahdollisesti tekemien suositusten täytäntöönpanemiseksi. Sopimuspuolet eivät voi vedota tähän sopimukseen tai mihinkään sen osaan perusteena vastustaakseen uusien toimintatapojen käsittelyä ICAO:ssa tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

27 artikla

Muutokset

1. Jos jompikumpi sopimuspuoli haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se ilmoittaa asiasta sekakomitealle. Tähän sopimukseen sovitut muutokset tulevat voimaan, kun tarvittavat sopimuspuolten sisäiset menettelyt on saatettu päätökseen.

2. Sekakomitea voi toisen sopimuspuolen ehdotuksesta ja tämän artiklan mukaisesti päättää tämän sopimuksen liitteiden muuttamisesta.

3. Tällä sopimuksella ei rajoiteta sopimuspuolten oikeutta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä VI mainitulla alalla, edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatteen ja tämän sopimuksen määräysten mukaisesti.

4. Kun sopimuspuoli laatii uutta lainsäädäntöä, sen on ilmoitettava tästä toiselle sopimuspuolelle ja kuultava sitä mahdollisimman laajalti. Toisen sopimuspuolen pyynnöstä asiasta voidaan keskustella alustavasti sekakomiteassa.

5. Jos sopimuspuoli on antanut uutta lainsäädäntöä tai hyväksynyt lainsäädäntönsä muutoksen lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä VI mainitulla alalla, sen on ilmoitettava asiasta toiselle sopimuspuolelle viimeistään kolmenkymmenen päivän kuluttua kyseisen lainsäädännön antamisesta. Kumman tahansa sopimuspuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää tämän jälkeen kuudenkymmenen päivän kuluessa näkemysten vaihdon tällaisen uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen.

6. Sekakomitea

a) tekee päätöksen, jolla muutetaan tämän sopimuksen liitettä VI siten, että siihen sisäl-

lytetään, tarvittaessa vastavuoroisuutta noudattaen, edellä tarkoitettu uusi lainsäädäntö tai muutos,

b) tekee päätöksen, jolla edellä tarkoitettu lainsäädäntö tai muutos katsotaan tämän sopimuksen mukaiseksi, ja

c) päättää muista kohtuullisessa ajassa toteutettavista toimenpiteistä, joilla varmistetaan tämän sopimuksen asianmukainen toteutuminen.

28 artikla

Irtisanominen

1. Tämä sopimus tehdään määräämättömäksi ajaksi.

2. Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti ICAO:lle. Tämän sopimuksen voimassaolo päättyy kahdentoista kuukauden kuluttua siitä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut sopimuksen irtisanomista koskevan ilmoituksen, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta ennen mainitun määräajan päättymistä.

3. Tällä sopimuksella ei ole oikeusvaikutuksia tai sen soveltaminen keskeytetään, jos assosiaatiosopimuksen voimassaolo päättyy tai sen soveltaminen keskeytetään.

29 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ja Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristössä

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään Kansainvälisessä siviili-

ilmailujärjestössä (ICAO) ja Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristössä.

30 artikla

Voimaantulo ja väliaikainen soveltaminen

1. Sopimusta sovelletaan väliaikaisesti sen allekirjoittamispäivästä sopimuspuolten kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

2. Tämä sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen diplomaattisen noottienvaihdon, jolla vahvistetaan, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätöksen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Tätä noottienvaihtoa varten Marokon kuningaskunnan on toimitettava diplomaattiteitse Euroopan unionin pääsihteeristölle nootti, joka on osoitettu Euroopan yhteisölle ja sen jäsenvaltioille, ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeristön on toimitettava Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nootti diplomaattiteitse Marokon kuningaskunnalle. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden diplomaattiteitse toimitetun nootin on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty Brysselissä kahdentenatoista päivänä joulukuuta vuonna kaksituhattakuusi kahtena kappaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, latvian, liettuan, maltan, portugalil, puolan, ranskan, ruotsin, saksan, slovakian, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin ja viron sekä arabian kielillä jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen.

LIITE I

SOVITUT LENTOLIIKENNEPALVELUT JA MÄÄRÄTYT REITIT

1. Tähän liitteeseen sovelletaan tämän sopimuksen liitteessä IV määrättyjä siirtymäjärjestelyjä.

2. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajille oikeuden tarjota lentoliikennepalveluja seuraavilla reiteillä:

a) yhteisön lentoliikenteen harjoittajat:
yhteisössä sijaitsevat kohteet – yksi tai useampi Marokossa sijaitseva kohde – Marokon ulkopuolella sijaitsevat kohteet,

b) Marokon lentoliikenteen harjoittajat:
Marokossa sijaitsevat kohteet – yksi tai useampi yhteisössä sijaitseva kohde.

3. Marokon lentoliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan mukaisia liikenneoikeuksiaan useamman kuin yhden yhteisön alueella sijaitsevan kohteen välillä edellyttäen, että reitin lähtö- tai pääte-piste sijaitsee Marokon alueella.

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan mukaisia liikenneoikeuksiaan Marokon ja sen ulkopuolella sijaitsevien kohteiden välillä edellyttäen, että reitin lähtö- tai pääte-piste sijaitsee yhteisön alueella ja – matkustajaliikennepalvelujen osalta – kyseiset Marokon ulkopuoliset kohteet sijaitsevat Euroopan naapuruuspolitiikan piiriin kuuluvissa maissa.

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat saavat Marokkoon suuntautuvissa edestakaisissa lentoliikennepalveluissa lentää saman palvelun puitteissa useampaan kuin yhteen kohteeseen (monikohdelennot) ja käyttää näiden kohteiden välillä välilaskuoikeuttaan.

Euroopan naapuruuspolitiikan piiriin kuuluvat: Algeria, Armenia, Azerbaidžan, Egypti, Georgia, Israel, Jordania, Libanon, Libya, Moldavia, Marokko, palestiinalaishallinto, Syyria, Tunisia, Ukraina ja Valko-Venäjä. Naapuruuspolitiikan piiriin kuuluvissa maissa sijaitsevia kohteita voidaan käyttää myös välilaskupaikkoina.

4. Edellä tarkoitetuilla reiteillä voidaan liikennöidä kumpaankin suuntaan. Lentoliiken-

teen harjoittaja voi jättää pois minkä tahansa tällaisella reitillä olevan kohteen, välilaskupaikan tai sopimuspuolten ulkopuolella sijaitsevan kohteen edellyttäen, että reitin lähtö- tai pääte-piste sijaitsee Marokon lentoliikenteen harjoittajien osalta Marokon alueella tai yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta jäsenvaltion alueella.

5. Kummankin sopimuspuolen on sallittava, että lentoliikenteen harjoittajat määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikennepalvelun tiheyden ja määrän markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan sopimuspuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä taikka toisen sopimuspuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppisiä muista kuin tullitoimintaan, teknisiin näkökohtiin, liikenteen toimivuuteen, ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä.

6. Lentoliikenteen harjoittajat voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä niin, että niiden oikeutta vaihtaa käytettyjen ilma-alusten tyyppiä missä tahansa reittien kohdassa ei rajoiteta.

7. Tilanteet, joissa marokkolainen lentoliikenteen harjoittaja vuokraa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen (ns. wet-leasing) tai joissa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja vuokraa muun kuin liitteessä VI mainitun kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusta miehistöineen harjoittaakseen tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan, on pidettävä poikkeusratkaisuinä tai niillä on vastattava vain tilapäistarpeisiin. Tällaiseen ratkaisuun on aina saatava ennalta hyväksyntä kalustoa vuokralle ottavan lentoliikenteen harjoittajan liikenneluvan myöntäneeltä viranomaiselta, ja siitä on ilmoitettava toisen sopimuspuolen toimivaltaiselle viranomaiselle.

LIITE II

MAROKON JA EUROOPAN YHTEISÖN JÄSENVALTIOIDEN KAHDENVÄLISET SOPIMUKSET

Tämän sopimuksen 26 artiklan mukaisesti se on ensisijainen seuraaviin Marokon ja jäsenvaltioiden välisiin kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin nähden:

- Belgian kuningaskunnan hallituksen ja Hänen Majesteettinsa Marokon kuninkaan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 20 päivänä tammikuuta 1958, sellaisena kuin se on täydennettynä 20 päivänä tammikuuta 1958 päivätyllä noottienvaihdolla

sekä sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Rabatissa 11 päivänä kesäkuuta 2002 tehdyllä yhteistyöpöytäkirjalla;

- Tšekkoslovakian sosialistisen tasavallan ja Marokon välinen Rabatissa 8 päivänä toukokuuta 1961 tehty lentoliikennesopimus, jonka osalta Tšekin tasavalta on antanut sopimuseuraantoa koskevan ilmoituksen;

- Tanskan kuningaskunnan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 14 päivänä marraskuuta 1977,

sellaisena kuin se on täydennettynä 14 päivänä marraskuuta 1977 päivätyllä noottienvaihdolla;

- Saksan liittotasavallan ja Marokon kuningaskunnan välinen lentoliikennesopimus, tehty Bonnissa 12 päivänä lokakuuta 1961,

- Helleenien tasavallan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 10 päivänä toukokuuta 1999,

jota sovelletaan yhdessä Ateenassa 6 päivänä lokakuuta 1998 tehdyn yhteistyöpöytäkirjan kanssa;

- Espanjan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Madridissa 7 päivänä heinäkuuta 1970,

sellaisena kuin se on täydennettynä 12 päivänä elokuuta 2003 ja 25 päivänä elokuuta 2003 päivätyllä kirjeenvaihdolla;

- Ranskan tasavallan hallituksen ja Hänen Majesteettinsa Marokon kuninkaan hallituk-

sen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 25 päivänä lokakuuta 1957,

- sellaisena kuin se on muutettuna 22 päivänä maaliskuuta 1961 päivätyllä kirjeenvaihdolla,

- muutettuna 2 ja 5 päivänä joulukuuta 1968 päivätyllä pöytäkirjalla,

- muutettuna 17—18 päivänä toukokuuta 1976 päivätyllä neuvottelumuistiolla,

- muutettuna 15 päivänä maaliskuuta 1977 päivätyllä neuvottelumuistiolla sekä

viimeksi muutettuna 22—23 päivänä maaliskuuta 1984 päivätyllä neuvottelupöytäkirjalla ja 14 päivänä maaliskuuta 1984 päivätyllä kirjeenvaihdolla;

- Italian tasavallan hallituksen ja Hänen Majesteettinsa Marokon kuninkaan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Roomassa 8 päivänä heinäkuuta 1967,

sellaisena kuin se on muutettuna Roomassa 13 päivänä heinäkuuta 2000 tehdyllä yhteistyöpöytäkirjalla sekä

viimeksi muutettuna 17 päivänä lokakuuta 2001 ja 3 päivänä tammikuuta 2002 päivätyllä noottienvaihdolla;

- Latvian tasavallan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Varsovassa 19 päivänä toukokuuta 1999;

- Luxemburgin suurherttuakunnan hallituksen ja Hänen Majesteettinsa Marokon kuninkaan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Bonnissa 5 päivänä heinäkuuta 1961;

- Unkarin kansantasavallan ja Marokon kuningaskunnan välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 21 päivänä maaliskuuta 1967;

- Maltan tasavallan hallituksen ja Hänen Majesteettinsa Marokon kuninkaan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 26 päivänä toukokuuta 1983;

- Hänen Majesteettinsa Alankomaiden kuningattaren hallituksen ja Hänen Majesteettinsa Marokon kuninkaan hallituksen välinen

lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 20 päivänä toukokuuta 1959;

- Itävallan liittohallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 27 päivänä helmikuuta 2002;

- Puolan kansantasavallan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 29 päivänä marraskuuta 1969;

- Portugalin ja Marokon kuningaskunnan välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 3 päivänä huhtikuuta 1958,

sellaisena kuin se on täydennettynä Lissabonissa 19 päivänä joulukuuta 1975 tehdyllä pöytäkirjalla, sekä

viimeksi täydennettynä Lissabonissa 17 päivänä marraskuuta 2003 tehdyllä pöytäkirjalla;

- Ruotsin kuningaskunnan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Rabatissa 14 päivänä marraskuuta 1977,

sellaisena kuin se on täydennettynä 14 päivänä marraskuuta 1977 päivätyllä noottienvaihdolla;

- Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, tehty Lontoossa 22 päivänä lokakuuta 1965,

sellaisena kuin se on muutettuna 10 ja 14 päivänä lokakuuta 1968 päivätyllä noottienvaihdolla,

muutettuna Lontoossa 14 päivänä maaliskuuta 1997 tehdyllä pöytäkirjalla sekä

muutettuna Rabatissa 17 päivänä lokakuuta 1997 tehdyllä pöytäkirjalla;

- Marokon kuningaskunnan ja Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden välillä parafoidut tai allekirjoitetut lentoliikennesopimukset ja muut järjestelyt, jotka eivät ole vielä tulleet voimaan ja joita ei sovelleta väliaikaisesti tämän sopimuksen allekirjoituspäivänä;

- Alankomaiden kuningaskunnan hallituksen ja Marokon kuningaskunnan hallituksen välinen lentoliikennesopimus, joka on liitetty Haagissa 20 päivänä kesäkuuta 2001 tehtyyn yhteistyöpöytäkirjaan liitteenä 1.

LIITE III

LIIKENNÖINTILUPIIN JA TEKNISIIN LUPIIN LIITTYVÄT MENETTELYT: TOIMIVALTAISET VIRANOMAISET

1. Euroopan yhteisö	Siviili-ilmailuvirasto
Saksa:	Liikenneministeriö
Liittovaltion siviili-ilmailuvirasto (LBA)	Liettua:
Liikenne-, rakennus- ja kaupunkisuunnitteluministeriö	Siviili-ilmailulaitos
Itävalta:	Luxemburg:
Siviili-ilmailuviranomainen	Siviili-ilmailuosasto
Liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeriö	Malta:
Belgia:	Siviili-ilmailuvirasto
Lentoliikenteen pääosasto	Alankomaat:
Liikenne- ja kuljetusvirasto	Liikenneasioiden, julkisten töiden ja vesihuollon ministeriö: Siviili-ilmailun ja tavarakuljetuksen pääosasto
Kypros:	Liikenneasioiden ja vesihuollon tarkastuslaitos
Siviili-ilmailuvirasto	Puola:
Liikenne- ja julkisten töiden ministeriö	Siviili-ilmailuvirasto
Tanska:	Portugali:
Siviili-ilmailuvirasto	Valtion siviili-ilmailulaitos (INAC)
Espanja:	Aluevarustamisen, -suunnittelun ja -hallinnon ministeriö
Siviili-ilmailun pääosasto	Tšekki:
Infrastruktuuri- ja liikenneministeriö	Siviili-ilmailuministeriö
Viro:	Liikenneministeriö
Ilmailulaitos	Siviili-ilmailuviranomainen
Suomi:	Yhdistynyt kuningaskunta:
Ilmailuhallinto	Ilmailuosasto
Ranska:	Liikenneministeriö (DfT)
Siviili-ilmailun pääosasto (DGAC)	Slovakian tasavalta:
Kreikka:	Siviili-ilmailuvirasto
Kreikan siviili-ilmailuviranomainen	Liikenne-, posti- ja televiestintäministeriö
Liikenne- ja viestintäministeriö	Slovenia:
Unkari:	Siviili-ilmailuosasto
Siviili-ilmailun pääosasto	Liikenneministeriö
Talous- ja liikenneministeriö	Ruotsi:
Irlanti:	Siviili-ilmailuviranomainen
Siviili-ilmailun pääosasto	2. Marokon kuningaskunta
Liikenneministeriö	Siviili-ilmailuosasto
Italia:	Varuste- ja liikenneministeriö
Valtion siviili-ilmailuvirasto (ENAC)	
Latvia:	

LIITE IV

SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET

1. Euroopan yhteisö suorittaa arvioinnin siitä, miten Marokko on pannut täytäntöön ja soveltanut liitteessä VI lueteltuja lentoliikenteeseen liittyvän yhteisön lainsäädännön säännöksiä; sekakomitea vahvistaa arvioinnin päätöksellään. Sekakomitean olisi tehtävä päätös kahden vuoden kuluessa tämän sopimuksen voimaantulosta.

2. Ennen kuin 1 kohdassa tarkoitettu päätös on tehty, yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla ei ole liitteessä I tarkoitettujen sovittujen lentoliikennepalvelujen ja määrättyjen reittien osalta oikeutta lisätä liikennettä Marokos-

sa vähentämällä sitä Marokon ulkopuolella olevista kohteista ja päinvastoin, eikä Marokon lentoliikenteen harjoittajilla ole oikeutta lisätä liikennettä tietyssä kohteessa yhteisössä vähentämällä sitä toisesta yhteisössä sijaitsevasta kohteesta ja päinvastoin. Kaikkia liitteessä II luetelluilla Marokon ja EY:n jäsenvaltioiden välisillä kahdenvälisillä sopimuksilla myönnettyjä viidennen vapauden liikenneoikeuksia voidaan kuitenkin edelleen harjoittaa edellyttäen, että se tehdään ilman kansallisuuteen perustuvaa syrjintää.

LIITE V

LUETTELO TÄMÄN SOPIMUKSEN 3 JA 4 ARTIKLASSA TARKOITETUISTA MUISTA VALTIOISTA

1. Islannin tasavalta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
2. Liechtensteinin ruhtinaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
3. Norjan kuningaskunta (Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen nojalla)
4. Sveitsin valaliitto (Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen lentoliikennesopimuksen nojalla)

LIITE VI

SIVIILI-ILMAILUUN SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖT

Seuraavien säädösten sovellettavia säännöksiä sovelletaan tämän sopimuksen mukaisesti, jollei tässä liitteessä tai siirtymäsäännöksiä koskevassa liitteessä IV toisin määrätä. Yksittäisiä säädöksiä koskevat mukautukset on tarvittaessa mainittu niiden jäljessä.

A. LENTOTURVALLISUUS

Huomautus: Ehdoista, joilla Marokko voi osallistua tarkkailijana Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) toimintaan, keskustellaan myöhemmässä vaiheessa.

N:o 3922/91

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Komission asetus (EY) N:o 2176/96, annettu 13 päivänä marraskuuta 1996, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen

- Komission asetus (EY) N:o 1069/1999, annettu 25 päivänä toukokuuta 1999, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen

- Komission asetus (EY) N:o 2871/2000, annettu 28 päivänä joulukuuta 2000, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1592/2002, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2002, yhteisistä siviili-ilmailua

koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—10 ja 12—13 artikla, lukuun ottamatta 4 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 2 kohdan toista virkettä, sekä liitteet I—III.

Sovellettaessa 12 artiklaa tarkoitetaan ilmaisulla "jäsenvaltiot" ilmaisua "EY:n jäsenvaltiot".

N:o 94/56

Neuvoston direktiivi 94/56/EY, annettu 21 päivänä marraskuuta 1994, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseriaatteista

Sovellettavat säännökset: 1—12 artikla

N:o 1592/2002

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1592/2002, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2002, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1643/2003, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 1701/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1592/2002 6 artiklan muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—57 artikla, liitteet I ja II

N:o 2003/42

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2003, poikkeamien ilmoittamisesta siiviili-ilmailun alalla

Sovellettavat säännökset: 1—11 artikla, liitteet I ja II

N:o 1702/2003

Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilmalusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotantoorganisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntönnpanosäännöistä

Sovellettavat säännökset: 1—4 artikla, liite N:o 2042/2003

Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä

Sovellettavat säännökset: 1—6 artikla, liitteet I—IV

N:o 104/2004

Komission asetus (EY) N:o 104/2004, annettu 22 päivänä tammikuuta 2004, Euroopan lentoturvallisuusviraston valituslautakunnan organisaatiota ja kokoonpanoa koskevista säännöistä

Sovellettavat säännökset: 1—7 artikla ja liite

B. ILMALIIKENTEEN HALLINTA

N:o 93/65

Neuvoston direktiivi 93/65/ETY, annettu 19 päivänä heinäkuuta 1993, yhteensopivien teknisten eritelmien määrittelemisestä ja käytöstä lentoliikenteen hallinnan (ATM) laitteiden ja järjestelmien hankinnassa

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Komission direktiivi 97/15/EY, annettu 25 päivänä maaliskuuta 1997, Eurocontrol-standardien hyväksymisestä sekä yhteensopivien teknisten eritelmien määrittelemisestä ja käytöstä lentoliikenteen hallinnan (ATM) laitteiden ja järjestelmien hankinnassa annetun neuvoston direktiivin 93/65/ETY muuttamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2082/2000, annettu 6 päivänä syyskuuta 2000, Eurocontrol-

rol-standardien hyväksymisestä sekä Eurocontrol-standardien hyväksymisestä annetun neuvoston direktiivin 93/65/ETY muuttamisesta annetun direktiivin 97/15/EY muuttamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 980/2002, annettu 4 päivänä kesäkuuta 2002, Eurocontrol-standardien hyväksymisestä annetun asetuksen (EY) N:o 2082/2000 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—9 artikla, liitteet I ja II

Viittaus neuvoston direktiiviin 93/65/ETY poistetaan 20 päivänä lokakuuta 2005.

N:o 2082/2000

Komission asetus (EY) N:o 2082/2000, annettu 6 päivänä syyskuuta 2000, Eurocontrol-standardien hyväksymisestä sekä Eurocontrol-standardien hyväksymisestä annetun neuvoston direktiivin 93/65/ETY muuttamisesta annetun direktiivin 97/15/EY muuttamisesta

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Komission asetus (EY) N:o 980/2002, annettu 4 päivänä kesäkuuta 2002, Eurocontrol-standardien hyväksymisestä annetun asetuksen (EY) N:o 2082/2000 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—3 artikla, liitteet I—III

N:o 549/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus)

Sovellettavat säännökset: 1—4 artikla, 6 artikla ja 9—14 artikla

N:o 550/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus)

Sovellettavat säännökset: 1—19 artikla

N:o 551/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus)

Sovellettavat säännökset: 1—11 artikla

N:o 552/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maa-

liskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus)

Sovellettavat säännökset: 1—12 artikla

C. YMPÄRISTÖNSUOJELU

N:o 89/629

Neuvoston direktiivi 89/629/ETY, annettu 4 päivänä joulukuuta 1989, siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—8 artikla

N:o 92/14

Neuvoston direktiivi 92/14/ETY, annettu 2 päivänä maaliskuuta 1992, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 (toinen painos 1988) olevan I niteen II osan 2 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen rajoittamisesta sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Neuvoston direktiivi 98/20/EY, annettu 30 päivänä maaliskuuta 1998, direktiivin 92/14/ETY muuttamisesta

- Komission direktiivi 1999/28/EY, annettu 21 päivänä huhtikuuta 1999, direktiivin 92/14/ETY liitteen muuttamisesta

- Komission asetus (EY) N:o 991/2001, annettu 21 päivänä toukokuuta 2001, direktiivin 92/14/ETY liitteen muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—11 artikla, liite

N:o 2002/30

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/30/EY, annettu 26 päivänä maaliskuuta 2002, meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—15 artikla, liitteet I ja II

N:o 2002/49

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta

Sovellettavat säännökset: 1—16 artikla, liitteet I—IV

D. KULUTTAJANSUOJA

N:o 90/314

Neuvoston direktiivi 90/314/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1990, matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista

Sovellettavat säännökset: 1—10 artikla

N:o 92/59

Neuvoston direktiivi 92/59/ETY, annettu 29 päivänä kesäkuuta 1992, yleisestä tuoteturvallisuudesta

Sovellettavat säännökset: 1—19 artikla

N:o 93/13

Neuvoston direktiivi 93/13/ETY, annettu 5 päivänä huhtikuuta 1993, kuluttajasopimusten kohtuuttomista ehdoista

Sovellettavat säännökset: 1—10 artikla, liite

N:o 95/46

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta

Sovellettavat säännökset: 1—34 artikla

N:o 2027/97

Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—8 artikla

N:o 261/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsyänsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (EY) N:o 295/91 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—17 artikla

E. TIETOKONEPOHJAISET PAIKANVARAUSJÄRJESTELMÄT

N:o 2299/1989

Neuvoston asetus (ETY) N:o 2299/1989, annettu 24 päivänä heinäkuuta 1989, tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavalla:

- Neuvoston asetus (ETY) N:o 3089/93, annettu 29 päivänä lokakuuta 1993, tietoko-

nepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 2299/89 muuttamisesta

- Neuvoston asetus (EY) N:o 323/1999, annettu 8 päivänä helmikuuta 1999, tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä annetun asetuksen (ETY) N:o 2299/89 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1—22 artikla, liite

F. SOSIAALISET NÄKÖKOHDAT

N:o 1989/391

Neuvoston direktiivi 89/391/ETY, annettu 12 päivänä kesäkuuta 1989, toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä

Sovellettavat säännökset: 1—16 ja 18—19 artikla

N:o 2003/88

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista

Sovellettavat säännökset: 1—19, 21—24 ja 26—29 artikla

N:o 2000/79

Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta

Sovellettavat säännökset: 1—5 artikla

G. MUU LAINSÄÄDÄNTÖ

N:o 91/670

Neuvoston direktiivi 91/670/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, siviili-ilmailun tehtävien suorittamiseksi annettujen henkilöiden lupakirjojen vastavuoroisesta hyväksymisestä

Sovellettavat säännökset: 1—8 artikla, liite