

**Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen**

**FÖRSLAGETS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner det luftfartsavtal mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, som undertecknades i Washington den 30 april 2007 och att riksdagen antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet är ett avtal med delad behörighet, dvs. bestämmelserna hör dels till gemenskapens och dels till medlemsstaternas behörighet.

Avtalet är ett s.k. första avtal, genom vilket man strävar efter att stegvis öppna luftfartsmarknaden. Avtalet omfattar olika delområden, varav de ur ekonomiskt perspektiv viktigaste gäller tillträde till marknaden. Begränsningar av bl.a. trafikrättigheter, flygrutter och prissättningen av flygen slopas. Under den tidsbegränsade tillämpningstiden för det första avtalet avbryts tillämpningen av de gällande bilaterala luftfartsavtalen mellan

gemenskapens medlemsstater och Amerikas förenta stater. Parternas mål är att förhandla fram ett ännu mera omfattande och ännu liberalare avtal. Avsikten är att förhandlingarna om det efterföljande avtalet ska inledas år 2008.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen är avsedd att träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del. Avtalet träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. Parterna tillämpar dock avtalet provisoriskt från och med den 30 mars 2008 tills det träder i kraft. Därför kan det genom förordning av republikens president föreskrivas att lagen ska tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

## INNEHÅLL

|                                                                                                                                                                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FÖRSLAGETS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....                                                                                                                                                                                      | 1  |
| INNEHÅLL .....                                                                                                                                                                                                              | 2  |
| ALLMÄN MOTIVERING .....                                                                                                                                                                                                     | 3  |
| 1 INLEDNING.....                                                                                                                                                                                                            | 3  |
| 2 NULÄGE .....                                                                                                                                                                                                              | 3  |
| 3 PROPOSITIONENS MÅL OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....                                                                                                                                                                      | 3  |
| 4 FÖRSLAGETS KONSEKVENSER.....                                                                                                                                                                                              | 4  |
| 4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen.....                                                                                                                                                             | 4  |
| 4.2 Miljökonsekvenser .....                                                                                                                                                                                                 | 4  |
| 4.3 Övriga konsekvenser.....                                                                                                                                                                                                | 4  |
| 5 BEREDNINGEN AV FÖRSLAGET .....                                                                                                                                                                                            | 4  |
| 6 PROVISORISK TILLÄMPNING .....                                                                                                                                                                                             | 5  |
| DETALJMOTIVERING .....                                                                                                                                                                                                      | 6  |
| 1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I<br>FINLAND .....                                                                                                                                             | 6  |
| 2 LAGFÖRSLAG .....                                                                                                                                                                                                          | 13 |
| 3 IKRAFTTRÄDANDE .....                                                                                                                                                                                                      | 13 |
| 4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING.....                                                                                                                                                                | 13 |
| 4.1 Behovet av riksdagens samtycke .....                                                                                                                                                                                    | 13 |
| LAGFÖRSLAG .....                                                                                                                                                                                                            | 16 |
| om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i<br>luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena<br>sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan ..... | 16 |
| BILAGA .....                                                                                                                                                                                                                | 17 |
| FÖRDRAGSTEXT .....                                                                                                                                                                                                          | 17 |

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska gemenskapens (EG) nuvarande politik för yttre förbindelser i fråga om luftfart fastställdes i och med EG-domstolens s.k. Open Skies -domar år 2002 (C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Enligt dessa domar ska luftfarten betraktas som ett område av gemensamt intresse för gemenskapen, och medlemsstaterna ska beakta till gemenskapslagstiftningen då de förhandlar om bilaterala luftfartsavtal. Detta har i första hand inneburit att man varit tvungen att ändra de bilaterala luftfartsavtal som ingåtts mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med gemenskapslagstiftningen. I fortsättningen kommer man i allt större utsträckning att ingå luftfartsavtal direkt mellan gemenskapen och tredjeländer, i syfte att uppnå bättre tillträde till marknader, jämlika konkurrensvillkor samt tillnärmning av regleringen.

Vid rådets sammanträde i konstellationen för transport, telekommunikation och energi den 5 och 6 juni 2003 nådde man samförstånd gällande åtgärderna i fråga om gemenskapens externa luftfartspolitik.

Den 5 juni 2003 befullmäktigade rådet kommissionen att med stöd av artikel 80.2 (transport) och artikel 300.1 (förfarande) i EG-fördraget för gemenskapens del inleda förhandlingar om ett omfattande luftfartsavtal med Amerikas förenta stater (USA).

Förhandlingarna med USA inleddes hösten 2003. I juni 2005 godkände rådet de slutsatser som grundar sig på kommissionens meddelande om utvecklingen av gemenskapens externa luftfartspolitik. I sina slutsatser uppmanade rådet kommissionen att slutföra förhandlingarna med USA så snart som möjligt. I november 2005 uppnåddes ett preliminärt förhandlingsresultat. Efter det fördröjdes förhandlingsprocessen av en fråga som lämnats öppen i november 2005 om omfattningen av EU-medborgarnas äganderätt och bestämmelser i amerikanska flygbolag. Vid utvärderingen av förhandlingsresultatet från november 2005 ansåg rådet att det avtalsut-

kast som förhandlats fram inte erbjuder parterna tillräckligt lika möjligheter, om inte USA beviljar EU:s flygbolag mera tillträde till USA:s inre marknad, bl.a. genom investeringar i och kontroll av USA:s flygbolag. Kommissionen fortsatte förhandlingarna med USA åren 2006-2007. Till slut kunde man lösa de öppna frågorna, och avtalet paraferades i Bryssel den 2 mars 2007.

### 2 Nuläge

Av medlemsstaterna i gemenskapen har 21 stater, bl.a. Finland, gällande bilaterala luftfartsavtal med USA. Den 20 juli 2004 inledde kommissionen dock igen rättsliga förfaranden mot vissa medlemsstater, eftersom den ansåg att de bilaterala avtalen mellan dessa medlemsstater och USA stred mot gemenskapsrätten. Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att säga upp dessa avtal. Dessutom sände kommissionen en uppmaning till några medlemsstater som inte hade något luftfartsavtal med USA att inte vidta några åtgärder för att ingå ett sådant avtal.

### 3 Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Det primära målet med avtalet är att öppna luftfartsmarknaden. I och med avtalet kan alla gemenskapens och USA:s flygbolag flyga alla flygrutter, och det finns inga begränsningar av t.ex. antalet flygningar per vecka. Också begränsningarna av prissättningen av flygen slopas. Flygbolagen tillåts avtala om gemensamma flygkodsbeteckningar och om leasing.

Genom avtalet grundas en gemensam kommitté, som ska granska genomförandet av avtalet och vid behov avgöra frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

Det är i detta skede fråga om ett första avtal. Parternas mål är att förhandla fram ett ännu mera omfattande och ännu liberalare avtal. Det innebär att det anges i avtalet att parterna förbinder sig till kommande förhandlingar om ett efterföljande avtal genom

att båda parterna ges möjlighet att begränsa den andra partens rättigheter enligt avtalet, om förhandlingarna om det efterföljande avtalet inte har lett till resultat inom två och ett halvt år efter att de inletts.

Målet med regeringens proposition är att godkänna avtalet för Finlands del. Det nationella godkännandet är en förutsättning för att avtalet ska träda i kraft på internationell nivå. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag.

#### **4 Förslagets konsekvenser**

##### **4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen**

Avtalet effektiviserar konkurrensen på luftfarmsmarknaden, och detta kan sannolikt gynna konsumenterna samt flygbolag som agerar effektivt och lönsamt.

Ur unionens synvinkel är avtalet särskilt viktigt för sådana medlemsstater som inte tidigare har haft något öppet bilateralt luftfartsavtal med Förenta staterna och för vilka transatlantisk luftfart har stor ekonomisk betydelse.

I och med avtalet minskas de begränsningar gällande ägande och bestämmanderätt som ingår i de gällande bilaterala luftfartsavtalen, vilket resulterar i att det uppkommer nya investeringsmöjligheter och kapitalets rörlighet förbättras.

Ökningen av trafiken inom världens två största luftfarmsmarknader, USA och EU, kan beräknas tillta som en följd av avtalet. I de konsekvensutvärderingar som kommissionen låtit göra har man kommit till det resultatet att den potentiella nyttan med ett öppet luftfartsavtal – bl.a. ökad trafik och nya arbetsplatser – är av stor betydelse på gemenskapsnivå.

För de finländska flygbolagen medför avtalet nästan inget direkt materiellt mervärde, eftersom Finlands gällande bilaterala luftfartsavtal med USA är liberalt. För Finlands del innebär avtalet framför allt lösning av de problem som konstaterats i Open Skies-domarna och därigenom juridisk säkerhet inom den externa luftfartspolitik.

##### **4.2 Miljökonsekvenser**

Propositionen har inga direkta konsekvenser för miljön.

##### **4.3 Övriga konsekvenser**

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Propositionen har inte heller några organisatoriska verkningar eller konsekvenser för personalen på det nationella planet.

#### **5 Beredningen av förslaget**

År 1996 fick kommissionen befogenhet att för gemenskapens räkning inleda förhandlingar med USA om att skapa ett gemensamt luftfarmsområde. Detta mandat innehöll dock inte befogenhet att förhandla om trafikrättigheter, prissättning eller reglering av kapacitet, vilka vanligen är de mest centrala elementen i luftfartsavtal.

Den 5 juni 2003, efter Open Skies-domarna, beviljade rådet kommissionen ett mera omfattande förhandlingsmandat. Förhandlingarna med USA inleddes genast, och efter sammanlagt 11 förhandlingsomgångar slutfördes de i Bryssel den 2 mars 2007, då luftfartsavtalet paraferades. Den 25 april 2007 fattade rådet beslutet 2007/339/EG om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (EGT L 134, 25.5.2007, s. 1—3).

En rapport om avtalsförhandlingarna utgående från det ursprungliga mandatförslaget har lämnats till riksdagen i form av en E-skrivelse (E 16/1996 rd). År 2003 lämnades en kompletterande E-skrivelse om det nya mandatförslaget och år 2007 om det förhandlingsresultat som uppnåts. Stora utskottet förenade sig med statsrådets ställningstaganden i skrivelserna, i enlighet med kommunikationsutskottets utlåtande. Den 13 april 2007 utfärdade republikens president befogenheter att underteckna avtalet. För rådets och gemenskapens medlemsstaters del undertecknades avtalet den 25 april 2007 i Bryssel.

Proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts hos utrikesministeriet, justitieministeriet och Luftfartsförvaltningen. De angivna utlåtanden

dena har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

## **6 Provisorisk tillämpning**

Enligt artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget kan rådet på förslag av kommissionen med kvalificerad majoritet besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som ingåtts av gemenskapen före dess ikraftträdande.

I rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan EG och USA finns en bestämmelse enligt vilken gemenskapen och dess medlemsstater ska tillämpa avtalet provisoriskt i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning från och

med den 30 mars 2008 fram till dess ikraftträdande. Detta fastställdes när avtalet undertecknades tillsammans med USA.

I Finlands konstitution finns ingen bestämmelse som uttryckligen gäller provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om ett avtal t.ex. innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, har en provisorisk tillämpning av avtalet ansetts kräva riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom luftfartsavtalet mellan EG och USA innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, kräver avtalet riksdagens godkännande. Vilka bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

## DETALJMOTIVERING

**1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland**

**Artikel 1. Definitioner.** Artikelns innehåller definitioner av de centrala begreppen i avtalet. I avtalet gäller följande definitioner:

avtalet: avtalet och dess bilagor och tillägg med ändringar.

lufttransport: transport av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg mot ersättning.

konventionen: konvention angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, samt ändringar och bilagor till den.

full kostnad: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.

internationell lufttransport: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.

part: Förenta staterna eller Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater.

pris: biljettpris, taxa eller avgift för lufttransport av passagerare, bagage och/eller gods utom post, inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport för vilken lufttrafikföretaget eller dess ombud tar ut avgift, och villkoren för dem.

landning för andra ändamål än trafikändamål: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post.

territorium: i fråga om Förenta staterna avser territorium Förenta staternas land- och sjöterritorium; i fråga om Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater avser territorium det land- och sjöterritorium på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget och i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det

territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalet om Gibraltars flygplats.

brukaravgift: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

**Artikel 2. Rättvisa och lika möjligheter.** Enligt artikeln ska vardera parten bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parter lufttrafikföretag att konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av avtalet.

**Artikel 3. Trafikrättigheter.** I 1 punkten i artikeln finns bestämmelser om de trafikrättigheter som parternas lufttrafikföretag beviljas för bedrivande av internationell lufttransport. I avsnitt 3 i bilaga 1 ingår en tilläggsbestämmelse om frakttjänster. Styckena a—i i artikel 3.2 innehåller närmare bestämmelser om lufttrafikföretagens rättigheter att bestämma om trafik på olika rutter och användningen av luftfartyg. Enligt artikel 3.3 ska bestämmelserna i punkt 1 gälla på följande villkor: a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: för transporter som ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna, med undantag för rena frakttjänster, och b) i fråga om EG-lufttrafikföretag: för transporter som ingår i tjänster som betjänar en medlemsstat från och med dagen för detta avtals undertecknande, med undantag för i) rena frakttjänster och för ii) kombinerade tjänster mellan Förenta staterna och en stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet. Enligt punkt 4 i artikeln ska vardera parten tillåta varje lufttrafikföretag att på grundval av afärsmässiga överväganden bestämma turtäthet och kapacitet för de internationella luft-

transporter det erbjuder. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, eller ålägga den andra partens lufttrafikföretag att lämna in trafik- eller chartertrafikprogram eller verksamhetsplaner, annat än i den mån som föranleds av tekniska skäl eller tull-, drifts- eller miljörelaterade skäl. Enligt punkt 5 får alla lufttrafikföretag bedriva internationell lufttransport utan inskränkning i rätten att när som helst ändra det antal eller den typ av luftfartyg som ingår i verksamheten, förutsatt att vissa villkor uppfylls.

I 6 punkten bestäms att avtalet uttryckligen inte medför s.k. cabotagerätt. I 7 punkten hänvisas till bilaga 3 i avtalet, där det bestäms om tillträde för EG-lufttrafikföretag till den upphandling av transporter som görs av Förenta staternas regering.

**Artikel 4. Tillstånd.** Enligt artikeln ska parterna med kortast möjliga handläggnings-tid bevilja korrekt gjorda ansökningar från den andra partens lufttrafikföretag om trafik-tillstånd och tekniska tillstånd om de villkor som anges i artikeln är uppfyllda. I Finland finns bestämmelser om beviljande av trafik-tillstånd och om nationella myndigheters befogenheter i samband med det i 8 kap. i luftfartslagen (1242/2005).

**Artikel 5. Återkallande av tillstånd.** Enligt 1 punkten får vardera parten återkalla, upphäva eller begränsa trafik-tillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet om de villkor som anges i artikel 4 inte uppfylls eller om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 7 (Tillämplig lagstiftning) i avtalet. Enligt 2 punkten får en part utöva sina rättigheter enligt artikeln i fråga först efter samråd med den andra parten, såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av de lagar och förordningar som avses i artikel 7. Enligt 3 punkten i artikeln begränsar artikeln inte parternas rätt att i enlighet med artiklarna 8 (Luftfartssäkerhet) och 9 (Luftfartsskydd) hålla inne, återkalla, begränsa eller ställa upp villkor för trafik-tillstånd och tekniska till-

stånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag.

**Artikel 6. Ytterligare frågeställningar avseende ägande, investeringar och kontroll.** Enligt artikeln ska parterna, utan hinder av andra bestämmelser i avtalet, genomföra bestämmelserna i bilaga 4 i sina beslut i enlighet med sina respektive lagar och andra förordningar avseende ägande, investeringar och kontroll.

**Artikel 7. Tillämplig lagstiftning.** I 1 punkten föreskrivs att en parts lagar och andra författningar om inresa i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell luftfart, eller om drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet, ska tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom förstnämnda parts territorium. Enligt 2 punkten ska en parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller last vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iakttas de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts in- och avresa med luftfartyg.

**Artikel 8. Luftfartssäkerhet.** Enligt 1 punkten i avtalet ska parternas ansvariga myndigheter när det gäller lufttransport enligt avtalet erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, luftfarts-certifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av den andra partens ansvariga myndighet, under förutsättning att handlingarna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får emellertid de ansvariga myndigheterna vägra att erkänna luftfartscertifikat och licenser utfärdade för dess egna medborgare av den andra partens ansvariga myndigheter. Enligt 2 punkten får en parts ansvariga myndigheter begära samråd med andra ansvariga myndigheter om de säkerhetsnormer dessa myndigheter upprätthåller. Samrådet ska äga rum inom 45 dagar från begäran, om inte annat avtalas. Om de ansvariga myndigheterna efter samrådet finner att dessa andra myndigheter inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom dessa

områden som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, ska de underrätta dessa andra myndigheter om vad de funnit och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer. Dessa andra myndigheter ska göra nödvändiga rättelser. Om dessa andra myndigheter inte gör rättelserna inom en skälig tid förbehåller sig de ansvariga myndigheter som påtalat problemet rätten att hålla inne, återkalla eller begränsa villkor för trafiktillstånd och tekniska tillstånd för de lufttrafikföretag som står under dessa andra myndigheters tillsyn, och att vidta de omedelbara åtgärder mot dessa lufttrafikföretag som är nödvändiga för att förhindra sådana ytterligare åsidosättanden av skyldigheten att upprätthålla och tillämpa säkerhetsnormerna och säkerhetskraven som ger upphov till ett omedelbart hot mot luftfartssäkerheten. Enligt 3 punkten ska varje begäran eller underrättelse som görs enligt artikeln samtidigt skickas till Europeiska kommissionen. Enligt 4 punkten ska ingenting i artikeln hindra de ansvariga myndigheterna från att diskutera säkerhetsfrågor. I Finland är Luftfartsförvaltningen den myndighet som svarar för luftfartssäkerheten. Bestämmelser om Luftfartsförvaltningen och dess myndighetsuppgifter finns i lagen om Luftfartsförvaltningen (1247/2005) och luftfartslagen.

**Artikel 9. Luftfartsskydd.** Enligt 1 punkten bekräftar parterna att deras skyldighet att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. I punkten hänvisas det till vissa internationella skyldigheter som ska iaktas i synnerhet i detta sammanhang. Enligt punkt 2 ska parterna på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera hot mot den civila luftfartsskyddet och olagliga handlingar. Enligt punkt 3 ska parterna sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och den tillämpliga rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till Chicagokonventionen. Enligt punkt 4 ska parterna se till att verkningsfulla skyddsåtgärder anpassade till det ökade hotet mot den civila luftfarten vidtas inom deras respektive territorier. Parterna är

överens om att den andra partens bestämmelser om luftfartsskydd vid utresa från och vistelse inom dess territorium måste följas. Parterna ska ge en välvillig behandling av den andra partens begäran om särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. Enligt 5 punkten får en part, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium. Om möjligt ska parten därvid beakta de skyddsåtgärder som den andra parten redan tillämpar och de synpunkter som den andra parten lämnar. Parterna erkänner emellertid att ingenting i artikeln begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet. Enligt 6 punkten får parterna vidta nödatgärder, inbegripet ändringar, för att bemöta ett bestämt hot mot luftfartsskyddet. Den andra partens ansvariga myndigheter ska omedelbart underrättas om sådana åtgärder. Enligt 7 punkten understryker parterna hur viktigt det är att arbeta för förenliga rutiner och normer som ett sätt att förbättra lufttransportsskyddet och minimera regleringsmässiga skillnader. I detta syfte ska parterna till fullo utnyttja och vidareutveckla befintliga kanaler för diskussioner om befintliga och föreslagna skyddsåtgärder. Enligt 8 punkten bekräftar parterna att de vid övervägandet av skyddsåtgärder ska utvärdera eventuella negativa konsekvenser för de internationella lufttransporterna och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta skyddsproblemen. I 9 punkten föreskrivs att parterna, när det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska hjälpa varandra att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet. I 10 punkten finns bestämmelser om hur en part ska förfara om den har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i artikeln. Enligt 11 punkten får en part begära att den andra parten ska samarbeta vid en bedömning av om vissa bestämda skyddsåtgärder som den andra parten

har vidtagit uppfyller den begärande partens krav. Med beaktande av bedömningens resultat får den begärande parten besluta att de skyddsåtgärder som används inom den andra partens territorium är likvärdiga, och att överföring av passagerare, bagage och/eller gods kan undantas från genomlysning inom den begärande partens territorium. Den andra parten ska delges beslutet. I Finland föreskrivs det om luftfartsskydd för den civila luftfarten och behörighet i samband med det i 11 kap. i luftfartslagen.

**Artikel 10. Kommersiella möjligheter.** Enligt 1 punkten i artikeln ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet. Enligt 2 punkten ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att på den andra partens territorium ta in och upprätthålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning. I Finland finns bestämmelser om inresa, uppehåll och anställning i utlänningslagen (301/2004). Enligt 3 punkten ska alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om markttjänster på den andra partens territorium välja mellan att utföra sina egna markttjänster (self-handling) eller att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden. I Finland finns bestämmelser om markttjänster i 10 kap. i luftfartslagen. Enligt 4 punkten får båda parter lufttrafikföretag inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsagenter eller andra ombud utsedda av lufttrafikföretaget. Lufttrafikföretagen ska ha rätt att sälja – och alla ska ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta. I 5 punkten fastställs lufttrafikföretagens rätt att på begäran konvertera lokala intäkter som överstiger lokalt utbetalda belopp, och

överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Enligt 6 punkten ska båda parter lufttrafikföretag tillåtas betala lokala utgifter i den andra partens territorium i lokal valuta. Båda parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter i den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser. Enligt 7 punkten får båda parter lufttrafikföretag vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt avtalet ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbeteckningar, med a) den andra partens lufttrafikföretag, b) tredjeländers lufttrafikföretag, samt c) tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land, under vissa förutsättningar. Enligt 8 punkten får båda parter lufttrafikföretag under vissa förutsättningar ingå avtal om franchising eller varumärken med något av parterna eller tredjeländers företag, inklusive lufttrafikföretag. Bilaga 5 till avtalet ska tillämpas på sådana avtal. Enligt 9 punkten får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med besättning för internationell lufttransport med den andra partens och tredjeländers lufttrafikföretag under förutsättning att alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Enligt 10 punkten ska båda parter lufttrafik- och fraktföretag tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransportssätt för godstransport till och från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande.

**Artikel 11. Tullar och avgifter.** I 1 punkten finns bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och avgifter som beviljas på reciprocitetsbasis i fråga om luftfartyg och deras delar, förråd och utrustning. Enligt 2 punkten ska också de förråd, delar, material och produkter som avses i underpunkterna a-d på re-

ciprocitetsbasis vara befriade från skatter, tullar och avgifter. Enligt 3 punkten får det krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll. Enligt 4 punkten ska befrielse enligt artikeln också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2. Enligt 5 punkten ska ingenting i avtalet hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten. I 6 punkten föreskrivs att om två eller flera medlemsstater överväger att från skattebefrielsen enligt artikel 14.1 b i rådets direktiv 2003/96/EG undanta bränsle som levereras inom dess territorium till luftfartyg som tillhör amerikanska lufttrafikföretag för trafik mellan medlemsstater som har gjort undantaget, ska den gemensamma kommittén pröva frågan i enlighet med artikel 18.4 e. Enligt punkt 7 får en part på sina lufttrafikföretags vägnar begära hjälp från den andra parten för att på de villkor som anges i artikeln befrias från tullar, skatter och avgifter samt från genomströmningsavgifter för bränsle eller flygbränsle; detta gäller dock inte i den mån avgiften motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten. I 70 § i mervärdesskattelagen (1501/1993), som handlar om skattefrihet vid internationell handel, finns bestämmelser om skattefrihet vid försäljning av ett luftfartyg, reservdelar eller utrustning och om skattepliktighet då varor som inte är avsedda att konsumeras direkt säljs till passagerare under en flygning.

**Artikel 12. Brukaravgifter.** Enligt 1 punkten ska brukaravgifter som behöriga myndigheter och organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag vara rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Villkoren för brukaravgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den

tidpunkt avgifterna fastställs. Enligt 2 punkten får avgifterna avspegla men inte överstiga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Enligt 3 punkten ska båda parter uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och uppmuntra dessa att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga. Dessutom ska parterna uppmuntra de myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att de får en möjlighet att yttra sig innan ändringarna görs. Enligt 4 punkten i artikeln ska en part under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 19 anses ha brutit mot en bestämmelse i artikeln endast om parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med artikeln.

**Artikel 13. Prissättning.** Enligt 1 punkten i artikeln ska lufttransporttjänster som omfattas av avtalet kunna prissättas fritt, utan krav på godkännande eller anmälan. Enligt 2 punkten gäller följande utan hinder av punkt 1: Priser som amerikanska lufttrafikföretag tar ut eller tänker ta ut för internationell lufttransport mellan en punkt i en medlemsstat och en punkt i en annan medlemsstat ska vara förenliga med artikel 1.3 i rådets förordning (EEG) nr 2409/92 eller en förordning som ersätter den förordningen och som inte är mer restriktiv än den. Dessutom ska parternas lufttrafikföretag på begäran ge parternas ansvariga myndigheter omedelbar tillgång till information om tidigare, nuvarande och föreslagna priser.

**Artikel 14. Statliga subventioner och stöd.** Enligt 1 punkten inser parterna att statliga

subventioner och stöd kan inskränka lufttrafikföretagens möjligheter att på rättvisa och lika villkor konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av avtalet. Enligt 2 punkten får en part, som tror att den andra parten ger eller överväger att ge sina lufttrafikföretag statliga subventioner eller stöd som inskränker eller kan inskränka möjligheterna för förstnämnda parts lufttrafikföretag att konkurrera på rättvisa och lika villkor, göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 18 för att pröva frågan. Enligt 3 punkten får en part kontakta statliga organ på den andra partens territorium om den tror att organet ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få skadliga effekter för konkurrensen. I 4 punkten konstateras att frågor som väcks enligt artikeln t.ex. kan gälla kapitaltillskott, korssubventionering, stöd eller garantier från ett statligt organ, ett statligt organs ägande, eller skatteförmåner eller skattefrihet beviljade av ett statligt organ.

**Artikel 15. Miljöskydd.** Enligt 1 punkten i artikeln inser parterna vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik. Parterna inser också att kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder måste beaktas noga vid utarbetandet av en internationell luftfartspolitik. Enligt 2 punkten bör parterna vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av avtalet och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna. Enligt 3 punkten ska miljöskyddsåtgärder, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de miljönormer som fastställts i bilagor till Chicagokonventionen. Enligt 4 punkten får en part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd kan inverka på tillämpningen eller genomförandet av avtalet begära att gemensamma kommittén sammanträder.

**Artikel 16. Konsumentskydd.** Enligt artikeln bekräftar parterna vikten av att skydda konsumenterna, och båda parter får begära att gemensamma kommittén sammanträder för att diskutera konsumentskyddsfrågor som

den part som begär sammanträdet anser vara viktiga.

**Artikel 17. Datoriserade bokningssystem.** I 1 punkten finns bestämmelser om att den som säljer datoriserade bokningssystem ska ha rätt att marknadsföra sina system till den andra partens resebyråer och reseföretag. Enligt 2 punkten får en part inom sitt territorium inte ställa högre krav eller medge att högre krav ställs på den andra partens än dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem. Enligt 3 punkten ska ägare och operatörer av bokningssystem ha samma möjligheter att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som den partens ägare och operatörer.

**Artikel 18. Gemensamma kommittén.** Enligt 1 punkten ska en gemensam kommitté bestående av parternas företrädare sammanträda minst en gång om året för att samråda i frågor som rör avtalet och granska dess tillämpning. Enligt 2 punkten får en part också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av avtalet. I fråga om artikel 20 och bilaga 2 får gemensamma kommittén emellertid bara pröva vissa frågor. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat avtalas, senast 60 dagar efter det att begäran togs emot. Enligt 3 punkten ska gemensamma kommittén granska den övergripande tillämpningen av avtalet senast vid kommitténs första årliga möte och därefter vid behov. I 4 punkten finns närmare bestämmelser om det samarbete som gemensamma kommittén ska bygga upp. Enligt 5 punkten har parterna som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka avtalet till att även gälla tredjeländer. Gemensamma kommittén ska i detta syfte ta fram ett förslag med villkor och förfaranden. Enligt 6 punkten ska gemensamma kommittén komma fram till sina beslut i samförstånd.

**Artikel 19. Skiljeförfarande.** Artikeln innehåller bestämmelser om skiljeförfarande i tvister som inte kan lösas av gemensamma kommittén. Före ett skiljeförfarande kan parterna komma överens om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ.

**Artikel 20. Konkurrens.** Enligt artikeln konstaterar parterna att konkurrens är viktig för att främja målen för avtalet. Artikeln innehåller bestämmelser om samarbetet mellan parternas respektive konkurrensmyndigheter, som ska främjas så långt som möjligt i enlighet med bilaga 2 med beaktande av myndigheternas olika ansvarsområden, behörigheter och förfaranden. Gemensamma kommittén ska årligen informeras om resultatet av samarbetet.

**Artikel 21. Andra etappen av förhandlingarna.** I 1 punkten konstateras att det är parternas gemensamma mål att fortsätta arbetet med att öppna luftfartsmarknaderna. I detta syfte ska parterna inleda förhandlingar om det följande avtalet senast 60 dagar efter det datum då det första avtalet börjar tillämpas provisoriskt. Enligt 2 punkten ska agendan för den andra etappen av förhandlingarna inkludera följande punkter av primärt intresse för den ena eller båda parterna: a) ytterligare liberalisering av trafikkärligheter, b) ökade möjligheter till utländska investeringar, c) effekterna av miljöåtgärder och begränsningar i infrastrukturen på utövandet av trafikkärligheter, d) ökat tillträde till offentligt finansierade lufttransporter, och e) tillhandahållande av luftfartyg med besättning. Enligt 3 punkten ska parterna se över sina framsteg gentemot ett avtal om den andra etappen senast 18 månader efter den dag då förhandlingarna ska inledas enligt punkt 1. Om parterna inte nått fram till något avtal om den andra etappen inom 12 månader efter det att översynen inletts, förbehåller sig vardera parten rätten att därefter tillfälligt upphäva rättigheter enligt detta avtal. Ett sådant tillfälligt upphävande ska inte få verkan före början av IATA:s (International Air Transport Association) trafiksäsong, som inleds tidigast 12 månader efter tidpunkten för underrättelsen om tillfälligt upphävande.

**Artikel 22. Förhållandet till andra överenskommer.** Enligt 1 punkten i artikeln ska tillämpningen av de bilaterala överenskommer mellan USA och EG som anges i avsnitt 1 i bilaga 1 avbrytas tillfälligt under den provisoriska tillämpningen enligt artikel 25 i avtalet, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1. Enligt 2 punkten ska avtalet efter ikraftträdandet enligt artikel 26 er-

sätta de bilaterala överenskommelserna mellan USA och EG, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1. I 3 punkten bestäms det att om parterna blir parter i ett multilateralt avtal som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, eller godkänner ett av ICAO eller någon annan internationell organisation antaget beslut som behandlar sådana frågor, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida det här avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

**Artikel 23. Avtalets uppsägning och upphörande.** Artikeln innehåller bestämmelser om uppsägning av avtalet. Både den andra parten och ICAO ska underrättas om uppsägningen.

**Artikel 24. Registrering hos ICAO.** Enligt artikeln ska avtalet och ändringar av det registreras hos ICAO.

**Artikel 25. Provisorisk tillämpning.** Enligt 1 punkten ska avtalet tillämpas provisoriskt från och med den 30 mars 2008. Enligt 2 punkten får endera parten när som helst säga upp tillämpningen av avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg.

**Artikel 26. Ikraftträdande.** Enligt artikeln träder avtalet i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. Artikeln innehåller närmare bestämmelser om förfarandet med utväxlingen av noter.

**Bilagor.** Avtalet har sammanlagt fem bilagor.

I bilaga 1 räknas de bilaterala luftfartsöverenskommer upp som upphävs eller ersätts. Avsnitt 3 i bilaga 1 innehåller en precisering gällande de amerikanska lufttrafikföretagens rättigheter att bedriva frakttjänster. Avsnitt 4 i bilaga 1 innehåller bestämmelser om övergångsperioden för Irland och USA.

Bilaga 2 innehåller bestämmelser om samarbete om konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn. Samarbetet ska bedrivas av För- enta staternas transportministerium och Europeiska gemenskapernas kommission.

Enligt bilaga 3 ska gemenskapens lufttrafikföretag under vissa förutsättningar ha rätt att delta i den amerikanska regeringens upphandling inom trafikbranschen. Detta gäller inte transporter som upphandlas av försvarsförvaltningen.

Bilaga 4 innehåller tre artiklar med bestämmelser om ägande och kontroll av lufttrafikföretag och om investeringar.

Bilaga 5 innehåller bestämmelser om villkor för att ingå överenskommelser om franchising och varumärke.

## 2 Lagförslag

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enligt paragrafen ska föreskrifter om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av republikens president.

Enligt artikel 25 i luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och Amerikas förenta stater ska avtalet tillämpas provisoriskt från och med den 30 mars 2008. Det föreslås därför att det i 2 mom. tas in en bestämmelse om att det är möjligt att genom förordning av republikens president föreskriva om provisorisk tillämpning av lagen fram till det att avtalet träder i kraft internationellt.

## 3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft internationellt och för Finlands del en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. Lagen om sättande i kraft av bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen är avsedd att träda i kraft samtidigt som avtalet. Genom förordning av republikens president kan det dock föreskrivas att lagen ska tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

## 4 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

### 4.1 Behovet av riksdagens samtycke

#### *Behörighetsfördelningen mellan Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna*

Ur gemenskapsrättens synvinkel är luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och Amerikas förenta stater ett avtal med delad behörighet, ett s.k. blandat avtal, vars bestämmelser dels hör till gemenskapens och dels till medlemsstaternas behörighet. Efter som riksdagens godkännandebehörighet enligt den vedertagna tolkningen av grundlagen inte omfattar sådana delar av avtalet som hör till gemenskapens behörighet (GrUU 6/2001 rd), ska riksdagen i enlighet med 94 § i grundlagen godkänna avtalet endast till den del som avtalsbestämmelserna hör till Finlands behörighet.

Avtalet innehåller inte några bestämmelser som närmare skulle utvisa hur behörigheten fördelas mellan gemenskapen och medlemsstaterna. I artikel 80.2 i EG-fördraget bestäms det för luftfartens del endast att gemenskapens behörighet omfattar denna sektor om rådet så beslutar. I och med gemenskapslagstiftningen har gemenskapens behörighet i luftfartsärenden blivit tämligen omfattande. Största delen av denna lagstiftning består av gemenskapsförordningar. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver. Bland de frågor som omfattas av luftfartsavtalet mellan EG och USA finns gemenskapsförordningar bl.a. om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik ((EEG) nr 2409/92), marknadstillträde ((EEG) nr 2408/92), utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ((EEG) nr 2407/92), luftfartssäkerhet ((EG) nr 1592/2002) och skydd för den civila luftfarten ((EG) nr 2320/2002). Med anledning av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 3—5, 8—9 och 13 i avtalet delvis till Europeiska gemenskapens och delvis till medlemsstaternas behörighet.

Enligt EG-domstolens rättspraxis är datoriserade bokningssystem ärenden som hör till

gemenskapens exklusiva externa behörighet. Följaktligen hör bestämmelserna i artikel 17 i avtalet till gemenskapens exklusiva behörighet.

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen bl.a. sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga behörighet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett avtal ska anses höra till området för lagstiftningen om 1) den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter 3) det som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag, 4) det finns lagbestämmelser om det som bestämmelsen gäller eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Detta är fallet oavsett om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Grundlagsutskottets har vidare konstaterat att när de begrepp som definieras i avtalet gäller frågor som hör till området för lagstiftningen, så påverkar definitionerna indirekt innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och hör därmed också till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

Nedan behandlas de artiklar i avtalet som enligt regeringens uppfattning hör till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 1 definieras de begrepp som används i avtalet. De bestämmelser i avtalet som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör därmed till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens godkännande.

Artikel 3 i avtalet innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Då luftfartsavtalet mellan EG och USA träder i kraft internationellt bör det ersätta de gällande bilaterala avtalen mellan medlemsstaterna och USA. Bestämmelser om regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 73 och 75 § i luftfartslagen. Dessutom har luftfartsavtalet mellan Finland och USA tillämpats på trafiken mellan Finland och USA. Det krävs dock inga lagändringar för att avtalet mellan Finland och USA ska vara sekundärt i relation till detta avtal, eftersom det i 1 § i luftfartslagen bestäms att internationella förpliktelser som är bindande för Finland har en primär ställning och bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att det inte behövs några kompletterande nationella bestämmelser. På denna grund kan bestämmelserna i artikel 3 anses höra till medlemsstaternas behörighet och till området för lagstiftningen i Finland. Avsnitt 3 i bilaga 1 till avtalet innehåller en precisering till artikel 3 i fråga om de amerikanska lufttrafikföretagens rättigheter att bedriva frakttjänster och hör därför på samma sätt som artikel 3 till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna om beviljande och återkallande av trafiktillstånd i artiklarna 4–5 har samband med Luftfartsförvaltningens behörighet och det förfarande som det föreskrivs om i 8 kap. i luftfartslagen. Artiklarna hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Artikel 8 om flygsäkerhet hänför sig till Luftfartsförvaltningens behörighet som nationell luftfartsmyndighet med uppgift att sörja för tillsynen över den civila luftfartens säkerhet. Bestämmelser om detta finns i lagen om Luftfartsförvaltningen och luftfartslagen. Bestämmelser om luftfartygs luftvärdighet och besättningens kompetenskrav finns i luftfartslagen och tillämplig gemenskapslagstiftning. Bestämmelserna i artikeln hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Bestämmelserna om luftfartsskydd i artikel 9 hänför sig till de förpliktelser som Luftfartsförvaltningen och ledningsenheterna för flygplatserna har enligt 11 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 10 om kommersiella möjligheter innehåller sådana bestämmelser om etableringsrätt som hör till medlemsstaternas behörighet. Gemenskapsbestämmelserna om etableringsrätt omfattar i princip inte personer eller företag från tredjeländer. På en person från ett tredjeland som önskar inleda yrkesutövning eller grunda ett bolag i en medlemsstat tillämpas medlemsstatens nationella lagstiftning. I Finland föreskrivs om inresa, uppehåll och anställning i utlänningslagen. Artikel 10.3 innehåller bestämmelser om marktjänster, som det föreskrivs om i 10 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikel 10 hör delvis till medlemsstatens behörighet och till området för lagstiftningen i Finland.

Artikel 11.1—2 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och avgifter på reciprocitetsbasis. Bestämmelserna överensstämmer med internationell praxis. De hör dock till området för lagstiftningen eftersom det finns gällande lagbestämmelser om detta i Finland. I 70 § i mervärdesskattelagen föreskrivs om skattefrihet vid försäljning av luftfartyg och reservdelar eller utrustning till dem, och om skatteplikt för sådana varor som säljs till passagerare under lufttransport och som inte är avsedda för konsumtion ombord.

Bestämmelserna om den gemensamma kommitté som inrättas genom avtalet och som är sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna hör till området för lagstiftningen, eftersom den gemensamma kommittén kan fatta beslut i frågor som hör till området för lagstiftningen i Finland. Enligt artikel 18 i avtalet behandlar den gemensamma kommittén frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet. Den gemensamma kommitténs beslut kan inverka på hur sådana avtalsbestämmelser som gäller frågor som delvis hör till medlemsstaternas behörighet och som i Finland reglerats i lag ska tillämpas. Den gemensamma kommittén fattar sina beslut enhälligt, vilket betyder att en medlemsstat i praktiken inte blir tvungen att godkänna beslut som den har motsatt sig.

Artikel 19 innehåller bestämmelser om skiljeförfarande där de beslut som fattas är

bindande för parterna i tvisten. Det betyder att det kan fattas bindande beslut också i frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. De juridiskt bindande beslutsförfarandena kan i viss mån anses beröra Finlands grundlagsenliga suveränitet, även om dessa förfaranden i princip utgör ett naturligt element i internationell samverkan och därmed inte strider mot den nutida uppfattningen om vad suveräniteten innebär (se GrUU 10/1998 rd). Avtalsbestämmelserna om den gemensamma kommitténs beslutanderätt och avgörande av tvister är enligt regeringens bedömning inte problematiska med avseende på Finlands suveränitet och inverkar inte på lagstiftningsordningen.

På ovan nämnda grunder innehåller avtalet bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och som i enlighet med 94 § i grundlagen kräver riksdagens godkännande.

Avtalet innehåller inte bestämmelser som berör grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och det lagförslag som ingår i propositionen berör inte grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet därmed godkännas med enkel majoritet, och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

*Riksdagen godkänner det i Washington den 30 april 2007 undertecknade luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, till den del som avtalet hör till Finlands behörighet.*

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslag*

## **Lag**

**om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### **1 §**

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, som antogs i Washington den 30 april 2007, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

### **2 §**

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Genom förordning av republikens president kan det föreskrivas att denna lag ska tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

---

Helsingfors den 21 december 2007

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilaga  
Fördragstext*

**Luftfartsavtal**

AMERIKAS FÖRENTA STATER (nedan kallade "Förenta staterna"), å ena sidan,  
och

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

KONUNGARIKET DANMARK,

REPUBLIKEN ESTLAND,

REPUBLIKEN FINLAND,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

KONUNGARIKET SPANIEN,  
KONUNGARIKET SVERIGE,  
REPUBLIKEN TJECKIEN,  
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,  
REPUBLIKEN UNGERN,  
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

alla parter i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kallade "medlemsstaterna"),

och EUROPEISKA GEMENSKAPEN, å andra sidan,

SOM ÖNSKAR främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med en minimal statlig inblandning och minimal reglering,

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, inbegripet genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

SOM ÖNSKAR ge lufttrafikföretagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten konkurrenskraftiga priser och tjänster på öppna marknader,

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, skall gynnas av ett liberaliserat avtal,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga luftfartsskydd och flygsäkerhet för de internationella lufttransporterna och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM BEAKTAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM KONSTATERAR att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999,

SOM TÄNKER bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningen på båda sidor av Atlanten,

SOM INSER betydelsen av att ge sina lufttrafikföretag ett förbättrat tillträde till globala kapitalmarknader för att stärka konkurrensen och främja målen i detta avtal,

SOM AVSER att bli en global förebild genom att främja liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

## Artikel 1

*Definitioner*

I detta avtal gäller följande definitioner om inte annat anges:

1. avtalet: detta avtal och dess bilagor och tillägg med ändringar.

2. lufttransport: transport av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg mot ersättning.

3. konventionen: konvention angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Förenta staterna och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om,

b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Förenta staterna och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.

4. full kostnad: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.

5. internationell lufttransport: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.

6. part: Förenta staterna eller Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater.

7. pris: biljettpris, taxa eller avgift för lufttransport av passagerare, bagage och/eller gods utom post, inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport för vilken lufttrafikföretaget eller dess ombud tar ut avgift, och villkoren för dem.

8. landning för andra ändamål än trafikändamål: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post.

9. territorium: i fråga om Förenta staterna avser territorium Förenta staternas land- och sjöterritorium; i fråga om Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater avser territorium det land- och sjöterritorium på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som

fastställs i det fördraget och i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba i september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats.

10. brukaravgift: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

## Artikel 2

*Rättvisa och lika möjligheter*

Vardera parten skall bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parter lufttrafikföretag att konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av detta avtal.

## Artikel 3

*Trafikrättigheter*

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter för bedrivande av internationell lufttransport av dess lufttrafikföretag:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Att bedriva internationell lufttransport mellan punkter på följande flyglinjer:

i) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: från punkter bortom Förenta staterna via Förenta staterna och mellanliggande punkter till punkter i eller bortom medlemsstaterna. För rena frakttjänster: mellan en medlemsstat och

en eller flera punkter (inbegripet i andra medlemsstater).

ii) I fråga om Europeiska gemenskapens och dess medlemsstaters lufttrafikföretag (nedan kallade "gemenskapens lufttrafikföretag"): från punkter bortom medlemsstaterna via medlemsstaterna och mellanliggande punkter till en eller flera punkter i eller bortom Förenta staterna. För rena frakttjänster: mellan Förenta staterna och en eller flera punkter i eller utanför Förenta staterna och för kombinerade tjänster mellan punkter i Förenta staterna och en eller flera punkter i någon stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet (nedan kallat "ECAA") från och med dagen för detta avtals undertecknande.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Varje lufttrafikföretag får

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,

c) trafikera bakom-, mellan- och bortomliggande punkter och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,

f) trafikera punkter bortom varje punkt inom dess territorium med eller utan byte av luftfartyg eller linjenummer, och erbjuda och annonsera om sådana tjänster till allmänheten såsom genomgående tjänster,

g) göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium,

h) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium,

i) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av den trafikrätt som följer av detta avtal.

3. Bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel skall gälla på följande villkor:

a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: för transporter som ingår i tjänster som be-

tjänar Förenta staterna, med undantag för rena frakttjänster.

b) I fråga om EG-lufttrafikföretag: för transporter som ingår i tjänster som betjänar en medlemsstat från och med dagen för detta avtals undertecknande, med undantag för i) rena frakttjänster och för ii) kombinerade tjänster mellan Förenta staterna och en stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet.

4. Vardera parten skall tillåta varje lufttrafikföretag att på grundval av affärsmässiga överväganden bestämma turtäthet och kapacitet för de internationella lufttransporter det erbjuder. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, eller ålägga den andra partens lufttrafikföretag att lämna in trafik- eller chartertrafikprogram eller verksamhetsplaner, annat än i den mån som föranleds av tekniska skäl eller tull-, drifts- eller miljörelaterade (i enlighet med artikel 15) skäl, vilket i så fall skall ske på likvärdiga villkor i enlighet med artikel 15 i konventionen.

5. Alla lufttrafikföretag får bedriva internationell lufttransport utan inskränkning i rätten att när som helst ändra det antal eller den typ av luftfartyg som ingår i verksamheten; detta gäller för a) amerikanska lufttrafikföretag, för transporter som ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna, med undantag för rena frakttjänster, och för b) EG-lufttrafikföretag, för transporter som ingår i tjänster som betjänar en medlemsstat från och med dagen för detta avtals undertecknande, med undantag för i) rena frakttjänster och för ii) kombinerade tjänster mellan Förenta staterna och en medlem i det gemensamma europeiska luftrummet.

6. Ingenting i detta avtal skall anses medföra rätt för

a) amerikanska lufttrafikföretag att inom en medlemsstats territorium ta ombord passagerare, bagage, gods eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom medlemsstatens territorium,

b) EG-lufttrafikföretag att inom Förenta staternas territorium ta ombord passagerare, bagage, gods eller post mot ersättning med

destination till en annan punkt inom Förenta staternas territorium.

7. Tillträde för EG-lufttrafikföretag till den upphandling av transporter som görs av Förenta staternas regering skall regleras av bilaga 3.

#### Artikel 4

##### *Tillstånd*

Parterna skall med kortast möjliga handläggningstid bevilja korrekt gjorda ansökningar från den andra partens lufttrafikföretag om trafiktillstånd och tekniska tillstånd om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: lufttrafikföretaget skall till en betydande del ägas och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i Förenta staterna, av amerikanska medborgare, eller båda, och det skall ha de licenser som krävs för att betraktas som ett amerikanskt lufttrafikföretag och skall ha sin huvudsakliga verksamhet inom Förenta staternas territorium.

b) I fråga om EG-lufttrafikföretag: lufttrafikföretaget skall till en betydande del ägas och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i en eller flera medlemsstater eller av medborgare i en eller flera medlemsstater, eller båda, och det skall ha de licenser som krävs för att betraktas som ett EG-lufttrafikföretag och skall ha sin huvudsakliga verksamhet inom Europeiska gemenskapens territorium.

c) Lufttrafikföretaget skall ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.

d) Bestämmelserna i artiklarna 8 (Luftfarts-säkerhet) och 9 (Luftfartsskydd) skall upprätthållas och tillämpas.

#### Artikel 5

##### *Återkallande av tillstånd*

1. Vardera parten får återkalla, upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens

lufttrafikföretag, eller på annat sätt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:

a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: om lufttrafikföretaget inte till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i Förenta staterna eller av amerikanska medborgare, eller båda, och lufttrafikföretaget inte har de licenser som krävs för att betraktas som ett amerikanskt lufttrafikföretag och inte har sin huvudsakliga verksamhet inom Förenta staternas territorium.

b) I fråga om EG-lufttrafikföretag: om lufttrafikföretaget inte till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i en eller flera medlemsstater eller av medborgare i en eller flera medlemsstater, eller båda, eller det inte har de licenser som krävs för att betraktas som ett EG-lufttrafikföretag eller inte har sin huvudsakliga verksamhet inom Europeiska gemenskapens territorium.

c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 7 (Tillämplig lagstiftning) i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c får parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra parten.

3. Denna artikel begränsar inte parternas rätt att i enlighet med artiklarna 8 (Luftfarts-säkerhet) och 9 (Luftfartsskydd) hålla inne, återkalla, begränsa eller ställa upp villkor för trafiktillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag.

#### Artikel 6

##### *Ytterligare frågeställningar avseende ägande, investeringar och kontroll*

Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, skall parterna genomföra bestämmelserna i bilaga 4 i sina beslut i enlighet med sina respektive lagar och andra förordningar avseende ägande, investeringar och kontroll.

## Artikel 7

*Tillämplig lagstiftning*

1. En parts lagar och andra författningar om inresa i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell luftfart, eller om drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet, skall tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom förstnämnda parts territorium.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller last skall vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iakttas de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts in- och avresa med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

## Artikel 8

*Luftfartssäkerhet*

1. När det gäller lufttransport enligt detta avtal skall parternas ansvariga myndigheter erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, luftfarts-certifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av den andra partens ansvariga myndighet, under förutsättning att handlingarna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får emellertid de ansvariga myndigheterna vägra att erkänna luftfarts-certifikat och licenser utfärdade för dess egna medborgare av den andra partens ansvariga myndigheter.

2. En parts ansvariga myndigheter får begära samråd med andra ansvariga myndigheter om de säkerhetsnormer dessa myndigheter upprätthåller i fråga om de luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och lufttrafikföretag som står under dessa myndigheters tillsyn. Samrådet skall äga rum inom 45 dagar från begäran, om inte annat avtalas. Om de ansvariga myndigheterna efter samrådet finner att dessa andra myndigheter inte på ett

effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom dessa områden som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen, skall de underrätta dessa andra myndigheter om vad de funnit och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer; dessa andra myndigheter skall göra nödvändiga rättelser. Om dessa andra myndigheter inte gör rättelserna inom en skälig tid förbehåller sig de ansvariga myndigheter som påtalat problemet rätten att hålla inne, återkalla eller begränsa villkor för trafiktillstånd och tekniska tillstånd för de lufttrafikföretag som står under dessa andra myndigheters tillsyn, och att vidta de omedelbara åtgärder mot dessa lufttrafikföretag som är nödvändiga för att förhindra sådana ytterligare åsidosättanden av skyldigheten att upprätthålla och tillämpa säkerhetsnormerna och säkerhetskraven som ger upphov till ett omedelbart hot mot luftfartssäkerheten.

3. Varje begäran eller underrättelse som görs enligt denna artikel skall samtidigt skickas till Europeiska kommissionen.

4. Ingenting i denna artikel skall hindra parternas ansvariga myndigheter från att diskutera säkerhetsfrågor, inbegripet om rutinemässig tillämpning av säkerhetsnormer och säkerhetskrav eller om nödsituationer som kan komma att aktualiseras.

## Artikel 9

*Luftfartsskydd*

1. Parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt att deras skyldighet att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt skall parterna särskilt handla i överensstämmelse med följande avtal: konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luft-

fartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 samt protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988.

2. Parterna skall på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera hot mot det civila luftfartsskyddet, inbegripet att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning samt för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar.

3. Parterna skall sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och den tillämpliga rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till konventionen. Båda parter skall ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Parterna skall se till att verkningsfulla åtgärder anpassade till det ökade hotet mot den civila luftfarten vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning och inspektera bagage, handbagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna är överens om att den andra partens bestämmelser om luftfartsskydd vid utresa från och vistelse inom dess territorium måste följas. Parterna skall ge en välvillig behandling av den andra partens begäran om särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium. Om möjligt skall parten därvid beakta de skyddsåtgärder som den andra parten redan tillämpar och de synpunkter som den andra parten lämnar. Parterna erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet.

6. Parterna får vidta nödåtgärder, inbegripet ändringar, för att bemöta ett bestämt hot mot luftfartsskyddet. Den andra partens ansvariga myndigheter skall omedelbart underrättas om sådana åtgärder.

7. Parterna understryker hur viktigt det är att arbeta för förenliga rutiner och normer som ett sätt att förbättra lufttransportsskyddet och minimera regleringsmässiga skillnader. I detta syfte skall parterna till fullo utnyttja och vidareutveckla befintliga kanaler för diskussioner om befintliga och föreslagna skyddsåtgärder. Parterna förväntar sig att bland annat följande tas upp för diskussion: nya skyddsåtgärder som den ena parten har föreslagit eller överväger, inbegripet revidering av skyddsåtgärder föranledda av förändrade omständigheter; åtgärder som den ena parten har föreslagit för att bemöta den andra partens skydds krav, möjligheter till en snabbare anpassning till normer för luftfartsskyddsåtgärder, huruvida den ena partens krav är förenliga med den andra partens lagstiftningsskyldigheter. Diskussionerna bör främja tidiga underrättelser om och diskussioner i förväg av nya skyddsinitiativ och skydds krav.

8. Parterna bekräftar att de vid övervägandet av skyddsåtgärder skall utvärdera eventuella negativa konsekvenser för de internationella lufttransporterna och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta skyddsproblemen; detta inskränker dock inte tillämpningen av omedelbara åtgärder för att säkra transportsskyddet.

9. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den partens ansvariga myndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens ansvariga

myndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran får trafikstillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

11. Utöver den bedömning av om flygplatser uppfyller de luftfartsskyddsnormer och rutiner som avses i punkt 3 får en part begära att den andra parten skall samarbeta vid en bedömning av om vissa bestämda skyddsåtgärder som den andra parten har vidtagit uppfyller den begärande partens krav. Parternas ansvariga myndigheter skall i förväg samordna de flygplatser som skall bedömas och tidpunkten för bedömningen, och bestämma hur bedömningens resultat skall hanteras. Med beaktande av bedömningens resultat får den begärande parten besluta att de skyddsåtgärder som används inom den andra partens territorium är likvärdiga, och att överföring av passagerare, bagage och/eller gods kan undantas från genomlysning inom den begärande partens territorium. Den andra parten skall delges beslutet.

#### Artikel 10

##### *Kommersiella möjligheter*

1. Båda parter lufttrafikföretag skall ha rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

2. Båda parter lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra partens territorium ta in och upprätthålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning.

3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan skall alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra partens territorium välja mellan

i) att utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller

ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) De rättigheter som anges i led a i och ii ovan får inskränkas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitetstillgången i det särskilda fallet är begränsad av hänsyn till flygplatsens säkerhet. Om sådana hänsyn utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstslleverantörerna, skall alla marktjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna skall prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

4. Båda parter lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsagenter eller andra ombud utsedda av lufttrafikföretaget. Lufttrafikföretagen skall ha rätt att sälja – och alla skall ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

5. Alla lufttrafikföretag skall ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter som överstiger lokalt utbetalda belopp, och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring skall medges omedelbart och utan inskränkning eller beskattning till den växelkurs för löpande transfereringar som gäller den dag då företaget lämnade in den ursprungliga begäran om överföring.

6. Båda parter lufttrafikföretag skall tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, i den andra partens territorium i lokal valuta. Båda parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter i den andra partens territorium i fritt konver-

tibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbeteckningar, med

- a) den andra partens lufttrafikföretag,
- b) tredjeländers lufttrafikföretag,
- c) tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land,

under förutsättning att i) alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet, och ii) det avtalet uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar i fråga om bedrivande och erbjudande av internationell lufttransport.

8. Båda parter lufttrafikföretag får ingå avtal om franchising eller varumärken med något av parternas eller tredjeländers företag, inklusive lufttrafikföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra förordningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Bilaga 5 skall tillämpas på sådana avtal.

9. Båda parter lufttrafikföretag får ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med besättning för internationell lufttransport med

- a) den andra partens lufttrafikföretag,
  - b) tredjeländers lufttrafikföretag,
- under förutsättning att alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Parterna får inte begära att det lufttrafikföretag som tillhandahåller luftfartyget skall ha trafikrättigheter enligt detta avtal för de flyglinjer som luftfartyget skall trafikera.

10. Båda parter lufttrafik- och fraktföretag skall tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransportssätt för godstransport till och från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande; detta skall gälla utan hinder av någon bestämmelse i

denna överenskommelse. Sådant gods skall, oavsett om det fraktas till lands eller sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktaren inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

## Artikel 11

### *Tullar och avgifter*

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium skall luftfartyget på reciprocitetsbasis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella myndigheter eller Europeiska gemenskapen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmaterial, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande skall på reciprocitetsbasis vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

- a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd

skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmaterial som förs in på eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 skall stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

4. Befrielse enligt denna artikel skall också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2.

5. Ingenting i detta avtal skall hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

6. Om två eller flera medlemsstater överväger att från skattebefrielsen enligt artikel 14 b i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 undanta bränsle som levereras inom dess territorium till luftfartyg som tillhör amerikanska lufttrafikföretag för trafik mellan medlemsstater som har gjort undanta-

get, skall den gemensamma kommittén pröva frågan i enlighet med artikel 18.4 e.

7. En part får på sina lufttrafikföretags vägnar begära hjälp från den andra parten för att på de villkor som anges i denna artikel befrias från tullar, skatter och avgifter som centrala eller lokala förvaltningar eller myndigheter tar ut på de varor som avses i punkterna 1 och 2 samt från genomströmningsavgifter för bränsle eller flygbränsle; detta gäller dock inte i den mån avgiften motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten. Den part som får en sådan begäran skall informera förvaltningen eller myndigheten om den andra partens synpunkter, och uppmana förvaltningen eller myndigheten att överväga synpunkterna på lämpligt sätt.

## Artikel 12

### *Brukaravgifter*

1. Brukaravgifter som behöriga myndigheter och organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag skall vara rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Villkoren för brukaravgifterna för den andra partens lufttrafikföretag skall vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

2. De brukaravgifter som behöriga myndigheter eller organ tar ut av den andra partens lufttrafikföretag får avspejla men inte överstiga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster skall tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.

3. Båda parter skall uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och skall uppmuntra dessa att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvi-

da avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2. Båda parter skall uppmuntra de myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att de får en möjlighet att yttra sig innan ändringarna görs.

4. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 19 skall en part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

#### Artikel 13

##### *Prissättning*

1. Lufttransporttjänster som omfattas av detta avtal skall kunna prissättas fritt, utan krav på godkännande eller anmälan.

2. Utan hinder av punkt 1 gäller följande:

a) Priser som amerikanska lufttrafikföretag tar ut eller tänker ta ut för internationell lufttransport mellan en punkt i en medlemsstat och en punkt i en annan medlemsstat skall vara förenliga med artikel 1.3 i rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 eller en förordning som ersätter den förordningen och som inte är mer restriktiv än den.

b) Vid tillämpningen av denna punkt skall parternas lufttrafikföretag på begäran ge parternas ansvariga myndigheter omedelbar tillgång till information om tidigare, nuvarande och föreslagna priser, på ett sätt och i ett format som är godtagbart för myndigheterna.

#### Artikel 14

##### *Statliga subventioner och stöd*

1. Parterna inser att statliga subventioner och stöd kan inskränka lufttrafikföretagens möjligheter att på rättvisa och lika villkor konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av detta avtal.

2. En part, som tror att den andra parten ger eller överväger att ge sina lufttrafikföretag

statliga subventioner eller stöd som inskränker eller kan inskränka möjligheterna för förstnämnda parts lufttrafikföretag att konkurrera på rättvisa och lika villkor, får göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 18 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens synpunkter är välgrundade, utarbeta lämpliga svarsåtgärder.

3. En part får kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, om den tror att organet ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få de skadliga effekter för konkurrensen som avses i punkt 2. Parten skall i så fall omedelbart kontakta den andra parten på diplomatisk väg. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder.

4. Frågor som väcks enligt denna artikel kan t.ex. gälla kapitaltillskott, korssubventionering, stöd eller garantier från ett statligt organ, ett statligt organs ägande, eller skatteförmåner eller skattefrihet beviljade av ett statligt organ.

#### Artikel 15

##### *Miljöskydd*

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik. Parterna inser att kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder måste beaktas noga vid utarbetandet av en internationell luftfartspolitik.

2. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder bör parterna göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna.

3. Miljöskyddsåtgärder skall, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de luftfartsrelaterade miljönormer som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen i bilagor till konventionen. Parterna skall tillämpa alla miljöskyddsåtgärder som påverkar luftfart

enligt detta avtal i enlighet med artikel 2 och artikel 3.4.

4. En part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd kan inverka på tillämpningen eller genomförandet av detta avtal får begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 18 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens sy

## Artikel 16

### *Konsumentskydd*

Parterna bekräftar vikten av att skydda konsumenterna, och båda parter får begära att gemensamma kommittén sammanträder för att diskutera konsumentskyddsfrågor som den part som begär sammanträdet anser vara viktiga.

## Artikel 17

### *Datoriserade bokningssystem*

1. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium skall ha rätt att ta in sina system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.

2. En part får inom sitt territorium inte ställa högre krav eller medge att högre krav ställs på den andra partens än dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation (inbegripet redigerings- och presentationsparametrar), drift, rutiner, försäljning eller ägande.

3. Ägare och operatörer av datoriserade bokningssystem från den ena parten som uppfyller relevanta krav i den andra partens lagstiftning skall ha samma möjligheter att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som den partens ägare och operatörer.

## Artikel 18

### *Gemensamma kommittén*

1. En gemensam kommitté bestående av parternas företrädare skall sammanträda minst en gång om året för att samråda i frågor som rör detta avtal och granska dess tillämpning.

2. En part får begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. I fråga om artikel 20 och bilaga 2 får gemensamma kommittén emellertid bara pröva frågor som rör en deltagares vägran att fullgöra åtaganden eller konkurrensbesluts inverkan på avtalets tillämpning. Sammanträdet skall hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat avtalas, senast 60 dagar efter det att begäran togs emot.

3. Gemensamma kommittén skall granska den övergripande tillämpningen av avtalet, inbegripet hur eventuella brister i den luftfartsrelaterade infrastrukturen begränsar de friheter som anges i artikel 3, effekten av skyddsåtgärder enligt artikel 9, hur konkurrensförhållandena påverkas (även i fråga om datoriserade bokningssystem) och avtalets arbetsmarknadspolitiska konsekvenser; första granskningen skall göras senast vid kommitténs första årliga möte, och därefter skall granskningar göras vid lämpliga tillfällen.

4. Gemensamma kommittén skall bygga upp ett samarbete genom att

a) främja diskussioner på expertnivå om nya initiativ och ny utveckling på lagstiftnings- eller regleringsområdet om bl.a. luftfartsskydd, säkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

b) överväga de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,

d) föra ett register över frågor om statliga subventioner eller stöd som någon av parterna har väckt i kommittén,

e) i samförstånd besluta i frågor som gäller tillämpningen av artikel 11.6,

f) inom ett år med provisorisk tillämpning utveckla metoder för beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap för att uppnå ömsesidigt erkännande av sådana beslut,

g) utveckla en gemensam syn på de kriterier som parterna använder för att fatta sina beslut när det gäller kontroll av lufttrafikföretagen, såvida de är förenliga med sekretesskraven,

h) när så är lämpligt uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelserna med tredjeländer, inklusive överväganden om man skall inta en gemensam hållning,

i) i samförstånd fatta de beslut som avses i artikel 1.3 i bilaga 4 och artikel 2.3 i bilaga 4.

5. Parterna har som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka detta avtal till att även gälla tredjeländer. Gemensamma kommittén skall i detta syfte arbeta med att ta fram ett förslag som omfattar de villkor och förfaranden, inklusive alla nödvändiga ändringar av detta avtal, som skulle krävas för att tredjeländer skall kunna ansluta sig till detta avtal.

6. Gemensamma kommitténs skall komma fram till sina beslut i samförstånd.

## Artikel 19

### *Skiljeförfarande*

1. Om en tvist om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal inte kan lösas av gemensamma kommittén, kan parterna komma överens om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ; detta gäller dock inte frågor som avser artikel 20 eller bilaga 2. Om parterna inte kommer överens om detta skall tvisten på en parts begäran hänskjutas till skiljeförfarande i enlighet med vad som anges nedan.

2. Om inte parterna kommer överens om annat skall skiljedomstolen bestå av tre skiljemän enligt följande:

a) Parterna skall utse var sin skiljeman inom 20 dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. När skiljemännen har utsetts skall dessa inom 45 dagar tillsammans utse en tredje skiljeman, som också skall vara skiljedomstolens ordförande.

b) Om någon av parterna inte utser någon skiljeman, eller om någon tredje skiljeman inte utses i enlighet med led a i denna punkt, får någon av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningarna inom 30 dagar efter det att begäran togs emot. Om ordföranden är medborgare i Förenta staterna eller en medlemsstat skall utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

3. Om man inte kommer överens om annat skall skiljedomstolen fastställa gränserna för sin jurisdiktion i enlighet med detta avtal och fastställa sin egen arbetsordning. När skiljedomstolen är inrättad får den på den ena partens begäran be den andra parten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på domstolens slutgiltiga avgörande. Inom 15 dagar efter det att inrättandet av domstolen är fullbordat skall, på skiljedomstolens initiativ eller på en parts begäran, ett möte hållas där domstolen i detalj skall avgöra vilka frågor som skall bli föremål för skiljeförfarandet, och vilket förfarande som skall följas.

4. Om man inte kommer överens om annat och om skiljedomstolen inte anger något annat gäller följande:

a) Käromålet skall lämnas in inom 30 dagar efter det att inrättandet av skiljedomstolen är fullbordat, och svaromålet skall lämnas in 40 dagar därefter. Kärandens genmäle skall lämnas in inom 15 dagar efter det att svaromålet lämnades in. Svarandens genmäle skall lämnas in 15 dagar därefter.

b) Skiljedomstolen skall höra parterna muntligen om en part begär det eller på eget initiativ; detta skall dock ske inom 15 dagar efter det att det sista genmålet lämnades in.

5. Skiljedomstolen skall sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom 30 dagar efter det att parterna hördes muntligen eller det sista genmålet lämnades in. Skiljedomstolen fastställer sitt avgörande med majoritet.

6. Parterna får begära förtydligande av avgörandet inom 10 dagar; om ett förtydligande utfärdas skall det ske inom 15 dagar efter begäran.

7. Om skiljedomstolen kommer fram till att någon av parterna har brutit mot detta avtal, och denna part inte rättar sig efter domstolens beslut och hädanefter följer avtalet eller inte kan enas med den andra parten om en lösning som båda parter kan acceptera inom 40 dagar efter det att domstolens beslut meddelades, får den andra parten neka parten jämförbara avtalsenliga förmåner tills parterna har enats om hur tvisten skall lösas. Denna punkt skall inte på något sätt begränsa parternas rätt att vidta proportionerliga åtgärder enligt internationell rätt.

8. Domstolens utgifter, inbegripet skiljemännens arvoden och utgifter, skall delas lika mellan parterna. Alla utgifter som ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd, eller någon vice ordförande i det rådet, ådrar sig i samband med de förfaranden som avses i punkt 2 b i denna artikel, skall anses utgöra en del av domstolens utgifter.

#### Artikel 20

##### *Konkurrens*

1. Parterna konstaterar att konkurrens mellan lufttrafikföretag på den transatlantiska marknaden är viktig för att främja målen för detta avtal, och bekräftar att de använder sina respektive konkurrenssystem för att skydda och främja konkurrensen som helhet – inte bara enskilda aktörer på marknaden.

2. Parterna konstaterar att det i fråga om tillämpningen av parternas respektive konkurrenssystem på internationell luftfart kan uppstå skillnader som påverkar den transatlantiska marknaden, och att konkurrensen mellan lufttrafikföretag på den marknaden skulle kunna främjas genom en minimering av dessa skillnader.

3. Parterna konstaterar att samarbetet mellan deras respektive konkurrensmyndigheter är ägnat att främja konkurrens på marknaderna och att det skulle kunna främja en samsamband mellan förenlig reglering och minimera

skillnaderna i tillvägagångssätt för parternas respektive granskningar i konkurrenshänses av avtal mellan lufttrafikföretag. Därför skall parterna främja detta samarbete så långt möjligt, med beaktande av myndigheternas olika ansvarsområden, behörigheter och förfaranden, i enlighet med bilaga 2.

4. Gemensamma kommittén skall årligen informeras om resultatet av samarbetet enligt bilaga 2.

#### Artikel 21

##### *Andra etappen av förhandlingarna*

1. Parterna har som gemensamt mål att fortsätta arbetet med att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten, inklusive att främja investeringar för att bättre avspegla de verkliga förhållanden som råder för den globala flygindustrin, stärka det transatlantiska lufttransportsystemet och inrätta en ram som skall uppmuntra andra länder att öppna sina egna luftfartsmarknader. Parterna skall inleda förhandlingar senast 60 dagar efter det datum då avtalet börjar tillämpas provisoriskt, med syftet att snabbt utveckla nästa etapp.

2. Därför skall agendan för den andra etappen av förhandlingarna inkludera följande punkter av primärt intresse för den ena eller båda parterna:

a) Ytterligare liberalisering av trafikkättigheter.

b) Ökade möjligheter till utländska investeringar.

c) Effekterna av miljöåtgärder och begränsningar i infrastrukturen på utövandet av trafikkättigheter.

d) Ökat tillträde till offentligt finansierade lufttransporter.

e) Tillhandahållande av luftfartyg med besättning.

3. Parterna skall se över sina framsteg gentemot ett avtal om den andra etappen senast 18 månader efter den dag då förhandlingarna skall inledas enligt punkt 1. Om parterna inte nått fram till något avtal om den andra etappen inom 12 månader efter det att

översynen inlett, förbehåller sig vardera parten rätten att därefter tillfälligt upphäva rättigheter enligt detta avtal. Ett sådant tillfälligt upphävande skall inte få verkan före början av IATA:s (International Air Transport Association) trafiksäsong, som inleds tidigast 12 månader efter tidpunkten för underrättelsen om tillfälligt upphävande.

#### Artikel 22

##### *Förhållande till andra överenskommelser*

1. Tillämpningen av de bilaterala överenskommelser som anges i avsnitt 1 i bilaga 1 skall avbrytas tillfälligt under den provisoriska tillämpningen enligt artikel 25 i detta avtal, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1.

2. Efter ikraftträdandet enligt artikel 26 i detta avtal skall avtalet ersätta de bilaterala överenskommelser som anges i avsnitt 1 i bilaga 1, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1.

3. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, eller godkänner ett av Internationella civila luftfartsorganisationen eller någon annan internationell organisation antaget beslut som behandlar sådana frågor, skall de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida det här avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

#### Artikel 23

##### *Avtalets uppsägning och upphörande*

En part får när som helst säga upp avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten om detta via diplomatiska kanaler. Underrättelsen skall samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet skall upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen

återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

#### Artikel 24

##### *Registrering hos ICAO*

Detta avtal och ändringar av det skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

#### Artikel 25

##### *Provisorisk tillämpning*

Följande gäller tills avtalet träder i kraft i enlighet med artikel 26:

1. Parterna är överens om att tillämpa detta avtal från och med den 30 mars 2008.

2. Endera parten får när som helst säga upp tillämpningen av avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg. I så fall skall tillämpningen upphöra vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

#### Artikel 26

##### *Ikraftträdande*

Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. I denna utväxling skall Förenta staterna tillställa Europeiska gemenskapen den diplomatiska noten till Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och Europeiska gemenskapen skall tillställa Förenta staterna den eller de diplomatiska noterna från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Den eller de diplomatiska noterna från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater skall innehålla meddelanden från varje medlems-

stat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för ikraftträdande av detta avtal har slutförts.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

UTFÄRDAT i Bryssel den tjugofemte april 2007 och i Washington den trettionde april 2007, i två exemplar.

## BILAGA 1

**Avsnitt 1**

I enlighet med artikel 22 i detta avtal skall följande bilaterala överenskommelser mellan Förenta staterna och medlemsstaterna tillfälligt upphävas eller ersättas av detta avtal:

a) Republiken Österrike: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Wien den 16 mars 1989; ändrad den 14 juni 1995.

b) Konungariket Belgien: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 23 oktober 1980; ändrad den 22 september och den 12 november 1986; ändrad den 5 november 1993 och den 12 januari 1994.

(Överenskommelse om ändringar den 5 september 1995 (provisoriskt tillämpade).)

c) Republiken Bulgarien: Överenskommelse om säkerhet inom civil luftfart, undertecknad i Sofia den 24 april 1991.

d) Republiken Tjeckien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Prag den 10 september 1996; ändrad den 4 juni 2001 och den 14 februari 2002.

e) Konungariket Danmark: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 16 december 1944; ändrad den 6 augusti 1954; ändrad den 16 juni 1995.

f) Republiken Finland: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Helsingfors den 29 mars 1949; tillhörande protokoll undertecknat den 12 maj 1980; överenskommelse om ändring av 1949 års överenskommelse och 1980 års protokoll ingicks den 9 juni 1995.

g) Republiken Frankrike: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 18 juni 1998; ändrad den 10 oktober 2000; ändrad den 22 januari 2002.

h) Förbundsrepubliken Tyskland: Överenskommelse om lufttrafik samt notväxling, undertecknad i Washington den 7 juli 1955; ändrad den 25 april 1989.

(Tillhörande protokoll ingicks den 1 november 1978; tillhörande överenskommelse ingicks den 24 maj 1994; protokoll om ändring av 1955 års överenskommelse ingicks den 23 maj 1996; överenskommelse om änd-

ring av 1996 års protokoll ingicks den 10 oktober 2000 (samtliga tillämpas provisoriskt).)

i) Republiken Grekland: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Aten den 31 juli 1991; förlängd till den 31 juli 2007 genom notväxling den 22 och 28 juni 2006.

j) Republiken Ungern: Överenskommelse om lufttrafik samt samförståndsavtal, undertecknade i Budapest den 12 juli 1989; förlängda till den 12 juli 2007 genom notväxling den 11 och 20 juli 2006.

k) Irland: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 3 februari 1945; ändrad den 25 januari 1988 och den 29 september 1989; ändrad den 25 juli och den 6 september 1990.

(Samförståndsavtal, undertecknat i Washington den 28 oktober 1993 (provisoriskt tillämpat).)

l) Republiken Italien: Överenskommelse om lufttrafik, med samförståndsavtal och notväxling, undertecknade i Rom den 22 juni 1970; ändrade den 25 oktober 1988; tillhörande samförståndsavtal undertecknat den 27 september 1990; ändring av 1970 års överenskommelse och 1990 års samförståndsavtal fastställdes den 22 november och den 23 december 1991; ändring av 1970 års överenskommelse och 1990 års samförståndsavtal fastställdes den 30 maj och den 21 oktober 1997; tilläggsöverenskommelser till 1970 års överenskommelse ingicks den 30 december 1998 och den 2 februari 1999.

(Protokoll om ändring av 1970 års överenskommelse ingicks den 6 december 1999 (provisoriskt tillämpat).)

m) Storhertigdömet Luxemburg: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Luxemburg den 19 augusti 1986; ändrad den 6 juni 1995; ändrad den 13 juli och den 21 juli 1998.

n) Malta: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 12 oktober 2000.

o) Konungariket Nederländerna: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 3 april 1957; protokoll om ändring av 1957 års överenskommelse in-

gicks den 31 mars 1978; ändring av 1978 års protokoll fastställdes den 11 juni 1986; ändring av 1957 års överenskommelse fastställdes den 13 oktober och den 22 december 1987; ändring av 1957 års överenskommelse fastställdes den 29 januari och den 13 mars 1992; ändring av 1957 års överenskommelse och 1978 års protokoll fastställdes den 14 oktober 1992.

p) Republiken Polen: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Warszawa den 16 juni 2001.

q) Republiken Portugal: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Lissabon den 30 maj 2000.

r) Rumänien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 15 juli 1998.

s) Republiken Slovakien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Bratislava den 22 januari 2001.

t) Konungariket Spanien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Madrid den 20 februari 1973; tillhörande överenskommelse den 20 februari, 31 mars och 7 april 1987; ändring av 1973 års överenskommelse fastställdes den 31 maj 1989; ändring av 1973 års överenskommelse fastställdes den 27 november 1991.

u) Konungariket Sverige: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 16 december 1944; ändrad den 6 augusti 1954; ändrad den 16 juni 1995.

v) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland: Överenskommelse om lufttrafik samt skriftväxling, undertecknade i Bermuda den 23 juli 1977; överenskommelse om biljettpriser för Nordatlanten ingicks den 17 mars 1978; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 25 april 1978; överenskommelse om ändring och förlängning av 1978 års överenskommelse om biljettpriser för Nordatlanten ingicks den 2 november och den 9 november 1978; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 4 december 1980; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 20 februari 1985; överenskommelse om ändring av artikel 7, bilaga 2 och bilaga 5 i 1977 års överenskommelse ingicks den 25 maj 1989; den 11 mars 1994 ingicks en överenskommelse

om ändringar av 1977 års överenskommelse, avslutning av skiljeförfarandet mellan USA och Förenade kungariket avseende brukaravgifter på flygplatsen Heathrow och den begäran om skiljeförfarande som framställt av Förenade kungariket via dess ambassads not nr 87 av den 13 oktober 1993 samt reglering av de problem som hade lett till dessa åtgärder; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 27 mars 1997.

(Provisoriskt tillämpade uppgörelser i samförståndsavtalet av den 11 september 1986; uppgörelser i skriftväxlingen av den 27 juli 1990; uppgörelser i samförståndsavtalet av den 11 mars 1991; uppgörelser i skriftväxlingen av den 6 oktober 1994; uppgörelser i samförståndsavtalet av den 5 juni 1995; uppgörelser i skriftväxlingen av den 31 mars och den 3 april 2000 (samtliga provisoriskt tillämpade).)

## Avsnitt 2

Utan hinder av vad som sägs i avsnitt 1 skall, för områden som inte omfattas av definitionen territorium i artikel 1, överenskommelserna i avsnitt 1 e (Danmark–Förenta staterna), 1 g (Frankrike–Förenta staterna) och 1 v (Förenade kungariket–Förenta staterna) fortsätta att gälla med de villkor som är fastställda i dem.

## Avsnitt 3

Utan hinder av vad som sägs i artikel 3 i avtalet får amerikanska lufttrafikföretag inte bedriva rena frakttjänster, som inte ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna, till eller från punkter i medlemsstaterna, med undantag av punkter i Republiken Tjeckien, Republiken Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg, Malta, Republiken Polen, Republiken Portugal samt Republiken Slovakien.

## Avsnitt 4

Utan hinder av övriga bestämmelser i detta avtal skall detta avsnitt gälla kombinerad reguljär- och charterlufttransport mellan Irland och Förenta staterna med verkan från början av IATA:s vintertrafiksäsong 2006/2007 till slutet av vintertrafiksäsongen 2007/2008.

a) i) Varje amerikanskt lufttrafikföretag och EG-lufttrafikföretag får genomföra tre direktflygningar mellan Förenta staterna och Dublin för varje direktflygning som respektive lufttrafikföretag genomför mellan Förenta staterna och Shannon. Denna rätt till direktflygningar till och från Dublin skall baseras på den genomsnittliga trafiken under hela övergångsperioden, som omfattar tre trafik-säsonger. En flygning skall betraktas som en direktflygning till eller från Dublin eller Shannon, om dessa respektive flygplatser utgör den första ankomstflygplatsen till Irland eller den sista avgångsflygplatsen därifrån.

ii) Kravet att betjäna Shannon enligt punkt a led i i detta avsnitt skall upphöra om något lufttrafikföretag inleder kombinerad reguljär- och charterlufttransport mellan Dublin och Förenta staterna, i endera riktningen, utan att

genomföra minst en direktflygning till Shannon för var tredje direktflygning till Dublin, baserat på genomsnittet för hela övergångsperioden.

b) För trafik mellan Förenta staterna och Irland får EG-lufttrafikföretag endast betjäna Boston, New York, Chicago, Los Angeles samt tre ytterligare punkter. Förenta staterna skall underrättas om dessa tre punkter i samband med att de väljs eller byts. Dessa flyglinjer får trafikeras via mellanliggande punkter i andra medlemsstater eller tredjeländer.

c) Gemensamma flygkods-beteckningar är tillåtna mellan Irland och Förenta staterna enbart vid flygningar via andra punkter i Europeiska gemenskapen. Andra regleringar av gemensamma flygkods-beteckningar skall bedömas på grundval av samförstånd och ömsesidighet.

## BILAGA 2

**Samarbete om konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn**

## Artikel 1

Samarbetet som beskrivs i denna bilaga skall bedrivas av Förenta staternas transportministerium och Europeiska gemenskapernas kommission (nedan kallade "deltagarna"), i överensstämmelse med deras respektive funktioner vid behandling av sådana konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn som berör Förenta staterna och Europeiska gemenskapen.

## Artikel 2

*Syfte*

Syftet med samarbetet är

1. att, för att främja konkurrensen inom lufttransportsektorn, öka deltagarnas ömsesidiga kunskap om lagar, förfaranden och praxis i deras respektive konkurrensordningar,

2. att underlätta förståelsen mellan deltagarna om den effekt utvecklingen av lufttransportsektorn har på konkurrensen inom den internationella luftfartsmarknaden,

3. att minska risken för konflikter när deltagarna tillämpar sina respektive konkurrensordningar på avtal och andra samarbetsöverenskommelser som påverkar den transatlantiska marknaden,

och

4. att främja förenliga regleringsmodeller för avtal och andra överenskommelser om samarbete genom att skapa bättre kunskap om vilka förfaranden, analysmetoder – däribland hur den relevanta marknaden identifieras och effekterna för konkurrensen utreds – och motmedel parterna använder sig av i sina respektive oberoende konkurrensutredningar.

## Artikel 3

*Definitioner*

I denna bilaga avses med konkurrensordning de lagar, de förfaranden och den praxis

som reglerar deltagarnas utövande av sina respektive funktioner vid granskning av avtal och andra överenskommelser om samarbete mellan lufttrafikföretag på den internationella marknaden. För Europeiska gemenskapen innefattar detta bland annat, men är inte begränsat till, artiklarna 81, 82 och 85 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och tillhörande genomförandeförordningar, samt alla efterföljande ändringar. För transportministeriet (Department of Transportation) innefattar detta bland annat avsnitten 41308, 41309 och 41720 i avdelning 49 av United States Code och dess tillämpningsföreskrifter och tillhörande prejudikat.

## Artikel 4

*Samarbetsområden*

Om inte annat följer av artikel 5.1 a och 5.1 b skall deltagarna samarbeta bl.a. om följande:

1. Möten i princip två gånger per år mellan företrädare för deltagarna, där också konkurrensexperter skall medverka i syfte att diskutera utvecklingen inom lufttrafiksektorn, konkurrenspolitiska frågor av gemensamt intresse, samt modeller för analys av tillämpningen av konkurrenslagstiftningen på den internationella luftfarten, framför allt på den transatlantiska marknaden. Genom dessa diskussioner kan en bättre förståelse utvecklas för deltagarnas respektive sätt att hantera konkurrensfrågor, däribland sådana som är av gemensamt intresse och de kan även leda till att sätten att hantera konkurrensfrågor blir mer förenliga, framför allt i fråga om avtal mellan lufttrafikföretag.

2. Samråd när som helst mellan deltagarna – genom ömsesidig överenskommelse eller på begäran av endera deltagaren – om frågor som rör denna bilaga, däribland konkreta konkurrensfall.

3. En deltagare får efter eget omdöme och vid behov bjuda in företrädare för andra stat-

liga myndigheter att delta i möten och samråd som hålls enligt punkterna 1 och 2 ovan.

4. Underrättelser i tid om följande förfaranden eller frågor, som enligt den underrättande deltagarens bedömning kan ha betydande konsekvenser för den andra deltagarens konkurrensintressen:

a) För det amerikanska transportministeriet: i) Förfaranden för provningar av ansökningar om godkännande av avtal och andra samarbetsöverenskommelser inom den internationella lufttransportsektorn, framför allt befrielse från kartellförbud för lufttransportföretag som bildats med stöd av Förenta staternas och Europeiska gemenskapens lagar, och ii) godkännande av transportministeriet för ett joint venture-avtal med stöd av avsnitt 41720 i avdelning 49 av United States Code.

b) För Europeiska gemenskapernas kommission: i) förfaranden för översyn av avtal och andra överenskommelser om samarbete mellan lufttrafikföretag på det internationella luftfartsområdet, framför allt för alliansavtal och andra samarbetsavtal mellan lufttrafikföretag som bildats med stöd av Förenta staternas och Europeiska gemenskapens lagar, samt ii) provning av enskilda eller gruppvisa undantag från Europeiska unionens konkurrenslagstiftning.

5. Underrättelser om tillgång till information och uppgifter – och om villkor som reglerar denna tillgång – som innehas av en deltagare i elektronisk eller annan form och som enligt hans bedömning kan ha väsentliga konsekvenser för den andra deltagarens konkurrensintressen.

6. Underrättelser om sådana andra verksamheter som rör konkurrenspolitiken inom lufttransportsektorn och som den anmälande deltagaren anser lämpliga.

#### Artikel 5

##### *Utnyttjande och yppande av information*

1. Utan hinder av andra bestämmelser i denna bilaga förväntas ingendera deltagaren

ge den andra deltagaren information om utlämnande av informationen till den ansökande deltagaren

a) är förbjudet enligt lagar och andra författningar eller praxis hos den deltagare som innehar informationen, eller

b) skulle vara oförenligt med väsentliga intressen hos den deltagare som innehar informationen.

2. En deltagare skall i största möjliga utsträckning bevara sekretessen hos information som denne får som förtrolig information av den andra deltagaren i enlighet med denna bilaga och även motsätta sig varje begäran om att informationen skall lämnas till en tredje part utan den andra deltagarens medgivande. Båda deltagarna har för avsikt att underrätta den andra deltagaren om det kan bli nödvändigt att under ett offentligt förfarande lämna ut information som kan bli föremål för utbyte i en diskussion eller på annat sätt.

3. En deltagare som i enlighet med denna bilaga får konfidentiell information av den andra deltagaren i de syften som anges i artikel 2 bör bara använda informationen för detta ändamål.

#### Artikel 6

##### *Genomförande*

1. Varje deltagare skall utse en företrädare som skall ansvara för den verksamhet som fastställs i denna bilaga.

2. Denna bilaga, och all verksamhet som bedrivs av en deltagare på grundval av denna bilaga, är avsedd

a) att genomföras enbart i den utsträckning den är förenlig med alla lagar, andra författningar och praxis som gäller för respektive deltagare, och

b) att genomföras utan att det påverkar tillämpningen av avtalet mellan Europeiska gemenskaperna och Amerikas förenta staters regering om tillämpningen av deras konkurrenslagstiftning.

## BILAGA 3

**Transporter upphandlade av Förenta staternas regering**

Gemenskapen lufttrafikföretag skall ha rätt att transportera passagerare och frakt med reguljär- och charterflygningar som någon av den amerikanska regeringens civila förvaltningar, myndigheter eller organ 1) anskaffar för egen del eller fullgör efter överenskommelse, varvid betalningen görs av regeringen eller med medel som ställs till regeringens förfogande eller 2) tillhandahåller transport till eller för ett främmande land eller en internationell eller annan organisation utan ersättning, och denna transport utförs a) mellan

någon punkt i Förenta staterna och någon punkt i medlemsstaterna, utom när det gäller enbart passagerartransporter, mellan punkter där det finns en gällande överenskommelse om biljettaxor enligt city-pairsystemet (mellan två orter), eller b) mellan två punkter utanför Förenta staterna. Detta stycke skall inte tillämpas på transporter som upphandlas eller finansieras av försvarsministern eller chefen för någon av avdelningarna för de olika försvarsgrenarna.

## BILAGA 4

**Ytterligare förhållanden avseende ägande, investeringar och kontroll**

## Artikel 1

*Ena partens ägande av lufttrafikföretag*

1. Innehav av aktiekapital i ett amerikanskt lufttrafikföretag av en medborgare i en eller flera medlemsstater skall vara tillåtet med två begränsningar. För det första är ett innehav av över 25 % av företagets röstberättigade aktiekapital förbjudet för alla utländska medborgare. För det andra är faktisk kontroll av ett amerikanskt lufttrafikföretag också förbjudet för en utländsk medborgare. Med förbehåll för den övergripande begränsningen för utländskt ägande på 25 % av det röstberättigade egna kapitalet är följande tillämpligt:

a) Det faktum att medborgare i en eller flera medlemsstater äger

i) upp till 25 % av det röstberättigade aktiekapitalet, och/eller

ii) upp till 49,9 % det totala egna kapitalet av ett amerikanskt lufttrafikföretag skall inte i sig anses utgöra kontroll av det lufttrafikföretaget.

b) Det faktum att medborgare i en eller flera medlemsstater äger av 50 % eller mer av det totala aktiekapitalet i ett amerikanskt luft-

trafikföretag skall inte i sig anses utgöra kontroll av det lufttrafikföretaget. Sådant ägande skall bedömas från fall till fall.

2. Amerikanska medborgares ägande av ett EG-lufttrafikföretag skall vara tillåtet med två begränsningar. För det första måste lufttrafikföretaget vara majoritetsägt av medlemsstaterna och/eller deras medborgare. För det andra måste den faktiska kontrollen av lufttrafikföretaget utövas av sådana stater och/eller deras medborgare.

3. Enligt artiklarna 4 b och 5.1 b i detta avtal skall en stat som ingår i det gemensamma europeiska luftrummet eller en medborgare i en sådan stat behandlas på samma sätt som en medlemsstat och dess medborgare från och med dagen för undertecknandet av detta avtal. Gemensamma kommittén kan besluta att denna bestämmelse skall gälla för stater som är nya medlemmar i det gemensamma europeiska luftrummet och deras medborgare.

4. Utan hinder av vad som sägs i punkt 2 förbehåller sig Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater rätten att begränsa de investeringar i det röstberättigade aktiekapitalet i EG-lufttrafikföretag, som amerikanska medborgare gör efter undertecknandet av

detta avtal upp till en nivå motsvarande den som Förenta staterna tillåter för investeringar av utländska medborgare i amerikanska lufttrafikföretag, förutsatt att utövandet av denna rätt är förenlig med internationell lagstiftning.

## Artikel 2

### *Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag*

1. Ingen av parterna skall utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik med tredjeländer för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från ett tredjeland på grund av att den andra parten, dess medborgare eller båda till en betydande del äger det lufttrafikföretaget.

2. Förenta staterna skall inte utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från Furstendömet Liechtenstein, Schweiziska edsförbundet, en stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet från och med dagen för undertecknandet av detta avtal, eller något afrikanskt land som tillämpar ett open skies-avtal om lufttrafik med Förenta staterna från och med dagen för undertecknandet av detta avtal, på grund av att den faktiska kontrollen av det lufttrafikföretaget utövas av en eller flera medlemsstater, medborgare i dessa stater eller båda.

3. Gemensamma kommittén kan besluta att rättigheter enligt punkt 2 i denna artikel inte skall utövas av någon av parterna med avseende på lufttrafikföretag i ett eller flera särskilda länder.

## Artikel 3

### *Kontroll av lufttrafikföretag*

1. De regler som tillämpas i Europeiska gemenskapen avseende ägande och kontroll av EG-lufttrafikföretag är för närvarande angivna i artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande

av tillstånd för lufttrafikföretag. Enligt denna förordning ligger ansvaret för att utfärda en operativ licens för ett lufttrafikföretag i gemenskapen hos medlemsstaterna. Medlemsstaterna tillämpar förordning nr 2407/92 i överensstämmelse med deras nationella lagar och förfaranden.

2. De regler som tillämpas i Förenta staterna är för närvarande angivna i avsnitten 40102(a)(2), 41102 och 41103 i avdelning 49 i United States Code, som föreskriver att tillstånd för ett amerikanskt lufttrafikföretag skall utfärdas av transportministeriet (Department of Transportation), oavsett om det gäller ett certifikat, ett undantag eller ett tillstånd för reguljära flygningar för att börja bedriva "lufttransporter" som ett allmänt lufttrafikföretag, och de får endast innehåsa av en amerikansk medborgare i enlighet med avsnitt 40102(a)(15) i avdelning 49 i United States Code. I den avdelningen föreskrivs att styrelsens ordförande, två tredjedelar av styrelsens medlemmar och anställda i ledande ställning i ett företag skall vara amerikanska medborgare, att minst 75 % av de röstberättigade aktierna skall ägas av amerikanska medborgare och att amerikanska medborgare skall ha faktisk kontroll över företaget. Dessa villkor måste inledningsvis uppfyllas av en sökande och vara uppfyllda även i fortsättningen av ett amerikanskt lufttrafikföretag som innehar ett tillstånd.

3. Vardera partens praxis vid tillämpning av lagar och andra förordningar anges i tillägget till denna bilaga.

### *Tillägg till bilaga 4*

1. I Förenta staterna är det nödvändigt att fastställa medborgarskap för samtliga amerikanska lufttrafikföretag som ansöker om certifikat, undantag eller tillstånd för reguljära flygningar. En första ansökan om tillstånd görs med en formell registrering i ett offentligt register, och den behandlas på grundval av de i registren befintliga uppgifter som lämnats av sökanden och alla andra berörda parter. Transportministeriet fattar ett slutligt beslut med ett utslag som grundar sig på de formella offentliga uppgifterna i ärendet inklusive handlingar som behandlas konfidentiellt. Ett ärende som avser fortsatt lämplig-

het kan hanteras informellt av ministeriet eller bli föremål för ett förfarande med registrering liknade det som tillämpades vid den första ansökan.

2. Ministeriets beslut grundar sig på ett antal olika precedensfall, som bland annat speglar ändringar på finansmarknaderna och av investeringsstrukturen samt på transportministeriets villighet att överväga nya metoder för utländska investeringar och deras förenlighet med Förenta staternas lagstiftning. Transportministeriet samarbetar med sökandena för att överväga de föreslagna formerna för investeringar och för att bistå dem med att utforma transaktioner så att de helt överensstämmer med Förenta staternas lagstiftning om medborgarskap, och sökandena rådförar regelbundet transportministeriets tjänstemän före den slutgiltiga utformningen av sina ansökningar. När som helst innan en formell behandling har inletts, kan transportministeriets tjänstemän diskutera frågor om medborgarskap eller andra aspekter på de föreslagna transaktionerna och lämna förslag när så är lämpligt avseende olika alternativa lösningar som skulle medge att en föreslagen transaktion blir förenlig med kraven avseende amerikanskt medborgarskap.

3. Genom att transportministeriet fattar både de inledande och de uppföljande besluten om medborgarskap och lämplighet är det

ministeriet som gör överväganden om samtliga förhållanden som påverkar amerikanska lufttrafikföretag och ministeriets precedensfall har gjort det möjligt att göra överväganden om förbindelserna på luftfartens område mellan Förenta staterna och eventuella utländska investerares hemländer. I anslutning till detta avtal kommer transportministeriet att behandla investeringar från EU:s medborgare minst lika fördelaktigt som ministeriet skulle behandla investeringar från medborgare i bilaterala och multilaterala partnerländer med vilka det finns open skies-avtal.

4. För Europeiska unionen föreskrivs det i artikel 4.5 i förordning nr 2407/92 att Europeiska kommissionen skall, på begäran av en medlemsstat, granska efterlevnaden av samtliga krav i artikel 4 och, om nödvändigt, fatta ett beslut. När ett sådant beslut fattas måste kommissionen säkerställa, överensstämmelse med de processuella rättigheter som Europeiska gemenskapernas domstol har erkänt som allmänna principer i gemenskapsrätten, inklusive de berörda parternas rätt att bli hörda inom rimlig tid.

5. Vid tillämpningen av sina lagar och andra författningar skall vardera parten säkerställa att varje transaktion som gäller investeringar i ett av deras lufttrafikföretag av den andra partens medborgare ges en snabb och rättvis behandling.

## BILAGA 5

### Franchising och varumärke

1. Partens lufttrafikföretag skall inte hindras från att ingå överenskommelser om franchising eller varumärke, inklusive sådana förhållanden som avser skydd av varumärke och frågor som avser verksamheten, under förutsättning att de särskilt är förenliga med gällande lagar och andra förordningar om kontroll, att lufttrafikföretagets möjligheter att verka utanför franchisingavtalet inte äventyras, att överenskommelsen inte leder till att ett utländskt lufttrafikföretag inleder cabotagetrafik och att de tillämpliga bestämmelserna t.ex. bestämmelser om konsumentskydd, inklusive de som avser möjligheten att få veta vilket lufttrafikföretag som tillhandahåller tjänsten, efterlevs. Så länge som dessa

villkor är uppfyllda är nära affärsförbindelser och överenskommelser om samarbete mellan parternas lufttrafikföretag och utländska företag tillåtna, och var och en av följande individuella aspekter, bland annat överenskommelse om franchising eller varumärke, kommer inte annat än i undantagsfall att i sig ge upphov till kontrollåtgärder.

a) Använda och visa en franchisegivares särskilda varu- eller firmamärke, inklusive villkor avseende geografiskt område inom vilket varu- eller firmamärket får användas.

b) På franchisetagarens luftfartyg visa färger och logotyp som utgör franchisegivarens varumärke inklusive att på ett framträdande sätt visa sådana varumärken, firmamärken,

logotyper eller liknande identifiering på sina luftfartyg och personalens uniformer.

c) Använda och visa varumärke, firmamärke eller logotyp på eller tillsammans med franchisetagarens flygplatsanläggning eller flygplatsutrustning.

d) Upprätthålla standarderna för kundservice som är utformade i marknadsföringssyfte.

e) Upprätthålla standarderna för kundservice i syfte att skydda integriteten hos det varumärke som omfattas av en franchiseöverenskommelse.

f) Sörja för licensavgifter på standardmässiga kommersiella villkor.

g) Erbjuda deltagande i bonusprogram (FFP), inklusive ackumulering av förmåner.

h) I överenskommelsen om franchising och varumärke föreskriva att franchisegivaren eller franchisetagaren skall ha rätt att säga upp överenskommelsen och dra tillbaka varumärket, under förutsättning att Förenta staternas eller medlemsstaternas medborgare behåller kontrollen över amerikanska lufttrafikföretag respektive EG-lufttrafikföretag.

2. Överenskommelser om franchising och varumärke är oberoende av, men kan förekomma samtidigt med, en överenskommelse om gemensamma flygkodsbezeichnungar, med krav på att båda lufttrafikföretagen har tillerkänts därför lämplig behörighet av parterna i enlighet med artikel 10.7 i avtalet.

### **Gemensam förklaring**

Företrädarna för Förenta staterna och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater har bekräftat att det luftfartsavtal som parferades i Bryssel den 2 mars 2007 och är tänkt att undertecknas den 30 april 2007 skall bestyrkas i de övriga språkversionerna, antingen genom skriftväxling, före undertecknandet av avtalet, eller genom beslut av den gemensamma kommittén, efter det att avtalet har undertecknats.

Denna gemensamma förklaring skall utgöra en integrerad del av luftfartsavtalet.