

## RP 225/2014 rd

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag om godkännande av avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, och till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen**

### PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan. Avtalet är till sin karaktär ett blandavtal vars bestämmelser delvis omfattas av unionens, delvis av medlemsstaternas behörighet.

Genom avtalet öppnas en lufttransportmarknad mellan Europeiska unionens medlemsstater och Georgien. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag erbjuda tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Trafikrättigheter beviljas gradvis an efter som Georgien omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar Europeiska unionens lagstiftning på luftfartsområdet. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing. Befintliga bilaterala arrangemang som gäller sådana trafikrättigheter som inte omfattas av avtalet får emellertid fortfarande tillämpas.

Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan Europeiska unionen och Georgien när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst och miljöfrågor. Dessutom inrättas nya samarbetsarrangemang genom vilka man säkerställer lika verksamhetsförutsättningar för parterna.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller verkställigheten av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft samtidigt som avtalet för Finlands del träder i kraft, dvs. en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÅGE .....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	4
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag.....	4
4.2 Konsekvenser för miljön.....	4
4.3 Andra konsekvenser .....	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	4
6 PROVISORISK TILLÄMPNING .....	5
DETALJMOTIVERING .....	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND .....	6
2 LAGFÖRSLAG .....	18
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	18
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	18
4.1 Kompetensfördelningen mellan EU och medlemsstaterna .....	18
4.2 Behovet av riksdagens samtycke .....	21
4.3 Behandlingsordning .....	22
LAGFÖRSLAG .....	24
om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, som hör till området för lagstiftningen .....	24
FÖRDRAGSTEXT .....	25
BILAGA I .....	46
BILAGA II .....	47
BILAGA III .....	49
BILAGA IV .....	61

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska unionens nuvarande politik för yttre förbindelser på luftfartsområdet framgår av de s.k. Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol gett 2002 (målen 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). Domarna innebar en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Domarna innebar också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna kan luftfarten anses vara en bransch som är av gemensamt intresse för unionen, och medlemsstaterna ska därför beakta detta när de förhandlar fram internationella luftfartsavtal. Nationella bestämmelser om de branscher som avtalet omfattar finns i luftfartslagen (1194/2009), lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Lagarna kompletterar den omfattande EU-regleringen. Den EU-lagstiftning som gäller avtalet räknas upp i bilagan till avtalet.

Europeiska unionens domstol har fastställt att unionen har exklusiv behörighet i vissa frågor som hänför sig till luftfartsavtal. Unionens reglering inom det område som avtalet omfattar är relativt omfattande.

Eftersom avtalens substans delvis hör till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer. Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer harmonierar med unionens lagstiftning.

Avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater,

å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, är en del av ett projekt för att skapa av ett gemensamt europeiskt luftrum för EU och dess närområden i syfte att gradvis öppna upp luftfartsmarknaden mellan EU och dess närområden. Ett villkor för en utvidgad marknad är att närområdena gradvis inför EU-lagstiftningen i sin nationella lagstiftning. Tillnärmningen av lagstiftningen skapar nya verksamhetsmöjligheter för företagen och ger konsumenterna större valmöjligheter. Utvidgningen av marknaden och harmoniseringen av reglerna genomförs på en och samma gång för att säkerställa lika konkurrensmöjligheter och garantera en tillräckligt hög nivå på flygsäkerheten, luftfartsskyddet och miljönormerna.

Europeiska unionen har förhandlat fram luftfartsavtal med västra Balkan (ECAA-avtalet, FördrS 36–37/2013), Georgien, Israel, Jordanien, Moldavien och Marocko (FördrS 65/2008). Finland har nationellt godkänt ECAA-avtalet och Marockoavtalet och de tillämpas för Finlands del provisoriskt tills de slutgiltigt träder i kraft.

### 2 Nuläge

Mellan Finland och Georgien finns inget gällande bilateralt luftfartsavtal.

Europeiska unionen slöt år 2006 ett så kallat horisontellt luftfartsavtal med Georgien (EUT L 134, 20.5.2006 s. 24), genom vilket medlemsstaternas befintliga luftfartsavtal bringades i överensstämmelse med kraven enligt unionsrätten.

Förhandlingar om ett övergripande luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och Georgien fördes år 2010. Utifrån förhandlingarna paraferades som avslutning på den tredje förhandlingsrundan ett luftfartsavtal i Tbilisi den 5 mars 2010. Georgien ratificerade avtalet för sin egen del i april 2011. Ett villkor för att avtalet ska träda i kraft är att

Europeiska unionens samtliga medlemsstater ratificerar avtalet.

### 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målet med det övergripande luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater å ena sidan och Georgien å andra sidan är att ge parterna tillträde till luftfartsmarknaden på lika villkor och att inrätta ett gemensamt luftrum mellan unionens medlemsstater och Georgien. Öppnandet av marknaden syftar till att utvidga luftfartsmarknaden så att den bättre svarar mot användarnas, dvs. resenärernas och transportörernas, behov.

För att säkerställa ett likvärdigt tillträde till marknaden och skapa en konkurrensutsatt miljö förenhetligar parterna genom avtalet säkerhetsfrågor (safety), skyddsfrågor (security) och flygtrafiktjänster och de sociala aspekterna samt förenhetligar miljöbestämmelserna.

Europeiska unionens särskilda lagstiftning på luftfartsområdet, som specificeras i bilaga III till avtalet, utgör grunden för det gemensamma luftrummet. Genomförandet av avtalet förutsätter att parterna tillämpar övergångsperioder.

Avtalet syftar till att främja genomförandet av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen, RP 184/2002 rd).

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som har till uppgift att administrera avtalet, dess genomförande och tolkning samt frågor som gäller tillämpningen av avtalet.

Propositionen syftar till att för Finlands del godkänna avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan. För att avtalet ska träda i kraft internationellt krävs det att Finland godkänner det. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag

Genom luftfartsavtalet möjliggörs en regelbunden flygtrafik mellan Finland och Georgien och avlägsnas begränsningar i tillträdet till marknaderna. Avlägsnandet av begränsningarna främjar handeln, turismen och investeringarna parterna emellan.

För närvarande finns det veterligen inget behov av reguljärflyg mellan Finland och Georgien.

### 4.2 Konsekvenser för miljön

Avtalet syftar till att skydda miljön genom att utveckla och genomföra en internationell luftfartspolitik och bekräfta suveräna staters rätt att utfärda bestämmelser om miljöskydd.

Som en följd av öppnandet av marknaden förväntas flygtrafiken mellan parterna öka, vilket bl.a. ökar mängden flygbuller och utsläppen av växthusgaser.

Genom avtalet utvidgas tillämpningsområdet för Europeiska unionens miljöreglering till att omfatta Georgiens territorium i synnerhet när det gäller flygbuller.

### 4.3 Andra konsekvenser

Propositionen har inga konsekvenser för militär och statlig luftfart.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

Propositionen har inga uppenbara jämställdhetskonskvenser.

## 5 Beredningen av propositionen

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet och justitieministeriet samt av Trafiksäkerhetsverket och av de organisationer som är medlemmar av delegationen för luftfartspolitik.

Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande observationer av teknisk natur, som beaktats

vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finnair konstaterade i sitt utlåtande att man stödjer ett godkännande av avtalet om ett gemensamt luftrum med Georgien och ansåg särskilt de code-sharearrangemang som avtalet möjliggör vara viktiga.

Centralhandelskammaren konstaterade i sitt utlåtande att den ansåg avtalet ligga i näringslivets intresse, eftersom en avreglering av trafikrättigheterna och slopandet av begränsningar för marknadstillträde stöder företagens tillväxt och konkurrenskraft.

Försvarsministeriet och inrikesministeriet meddelade att de inte hade några kommentarer till propositionen.

Trafiksäkerhetsverket konstaterade i sitt utlåtande att verket deltagit i utarbetandet av propositionen och att det inte hade något att tillägga till propositionen.

## 6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt kan rådet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som unionen ingått innan avtalet har trätt i kraft.

Rådet antog den 15 oktober 2010 tillsammans med företrädarna för medlemsstaterna,

församlade i rådet, ett beslut om om under-tecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (2012/708/EU, EUT L 321, 28.11.2012, s.1). Enligt artikel 2 i beslutet ska unionen och dess medlemsstater tillämpa avtalet provisoriskt i enlighet med deras tillämpliga interna förfaranden och/eller nationella lagstiftning från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för det senaste meddelande genom vilket parterna underrättade varandra om att de förfaranden som krävs för provisorisk tillämpning av avtalet har avslutats.

Finlands konstitution innehåller ingen uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om avtalet innehåller bestämmelser som t.ex. hör till området för lagstiftningen har man ansett att provisorisk tillämpning kräver riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska avtalet godkännas av riksdagen. De bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen beskrivs närmare i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

## DETALJMOTIVERING

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

Avdelning I i avtalet omfattar ekonomiska bestämmelser.

**Artikel 1. Definitioner.** I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet.

**Artikel 2. Trafikrättigheter.** I artikeln bestäms det om trafikrättigheter och andra rättigheter som de avtalsslutande parterna beviljar varandra. Enligt punkt 1 beviljas rättigheter som avses i artikeln enligt bilagorna I och II. I artikeln bestäms det om följande rättigheter: a) överflygningsrätt, dvs. rätt att flyga över den andra partens territorium utan att landa, b) rätt till tekniska mellanlandningar, dvs. rätt att landa inom den andra partens territorium för andra ändamål än trafikändamål, alltså av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post, c) rätt att på en angiven linje landa på den andra partens territorium i syfte att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av last och/eller post, var för sig eller tillsammans, d) andra rättigheter enligt avtalet.

I punkt 2 bekräftas förbud mot cabotage, dvs. att ett lufttrafikföretag i en av parterna inom den andra partens territorium tar ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning för befordran till någon annan ort inom den partens territorium.

**Artikel 3. Godkännande.** I artikeln bestäms det under vilka förutsättningar den behöriga myndigheten i en av parterna ska bevilja trafiktillstånd efter att ha fått en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i den andra parten. Trafiktillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i leden är uppfyllda.

I punkt 1 a fastställs villkoren för beviljande av tillstånd i fråga om georgiska lufttrafikföretag. Enligt led a uppfylls villkoren i fråga om georgiska lufttrafikföretag när lufttrafikföretaget har sitt huvudsäte i Georgien och har trafiktillstånd utfärdat i enlighet med tillämplig georgisk lagstiftning, när myndig-

hetstillsynen av lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Georgien och när lufttrafikföretaget, om inget annat fastställs i artikel 6 som gäller investeringar, direkt eller genom majoritetsägande ägs och kontrolleras av Georgien och/eller av georgiska medborgare.

I punkt 1 b fastställs villkoren för beviljande av tillstånd i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen. Enligt led b uppfylls villkoren i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen när lufttrafikföretaget har sitt huvudsäte inom en medlemsstats territorium i enlighet med fördraget om upprättande av Europeiska unionen och har en giltig operativ licens utfärdad, när tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillståndet och när luftfartsmyndigheten är tydligt angiven. I Finland beviljas drifttillstånd av Trafiksäkerhetsverket med stöd av 69 § i luftfartslagen (1194/2009). Bestämmelser om drifttillstånd för luftfart finns i i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (den s.k. EASA-förordningen), medan bestämmelser om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift finns i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 som utfärdats med stöd av EASA-förordningen.

Enligt punkt 1 c ska lufttrafikföretaget ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och förordningar som den behöriga myndighet som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.

Enligt punkt 1 d ska bestämmelserna om flygsäkerhet i artikel 14 och om luftfartsskydd i artikel 15 upprätthållas och tillämpas.

**Artikel 4. Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll.** I artikeln bestäms det att parternas behöriga myndigheter ska erkänna den tillsyn av lämplighet och/eller medborgar-

skap som har gjorts av den första partens behöriga myndighet när det gäller det lufttrafikföretaget, som om tillsynen hade gjorts av den egna behöriga myndigheten Dessutom ingår i artikeln ett förbud mot att utreda ärendet ytterligare, förutom om det föreskrivs om detta i leden a och b.

Enligt artikel 4 a ska den mottagande partens behöriga myndighet, om den efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att tvivla på att villkoren i artikel 3 för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd har uppfyllts, trots att tillsyn har utövats av den andra partens behöriga myndigheter, genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. Endera parten får söka samråd, vilket kan inbegripa företrädare för berörda behöriga myndigheter och/eller begäran om ytterligare uppgifter som rör tvivlet. Sådana begäranden ska tillgodose så snart som möjligt. Om ingen lösning kan nås får endera parten föra frågan vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 22. Enligt artikel 4 b tillämpas bestämmelserna i artikel 4 emellertid inte på utredningar som gäller säkerhetscertifikat eller -licenser, säkerhetsarrangemang eller försäkringar.

Bestämmelser om lufttrafikföretags lämplighet ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer samt luftfartslagen (1194/2009). Luftfartslagen innehåller också bestämmelser om luftfartygs medborgarskap.

Med en parts luftfartsmyndighet avses i frågor som omfattas av Europeiska unionens behörighet Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och i frågor som omfattas av medlemsstatens behörighet Trafiksäkerhetsverket i enlighet med vad som föreskrivs i EASA-förordningen, i luftfartslagen och i lagen om Trafiksäkerhetsverket (836/2009).

**Artikel 5. Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning** I artikeln bestäms det om de förutsättningar under vilka

de avtalsslutande parternas behöriga myndigheter har rätt att avslå, återkalla eller upphäva trafikillståndet för ett lufttrafikföretag i den andra parten eller på annat sätt begränsa företagets verksamhet.

Enligt punkt 1 får vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafikillståndet för ett lufttrafikföretag i den andra parten eller på annat sätt begränsa företagets verksamhet om villkoren enligt artikelleden uppfylls. De viktigaste kriterierna är att parternas lufttrafikföretag ska ha huvudsäte i Georgien eller inom en medlemsstats territorium, att de ska ha ett giltigt trafikillstånd och att de ska stå under myndighetskontroll.

**Artikel 6. Investeringar.** Enligt artikeln ska den gemensamma kommitté som inrättats med stöd av artikel 22 genom ett beslut enligt artikel 22.2, utan hinder av bestämmelserna i artikel 3 om godkännande och artikel 5 om avslag, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av godkännande, tillåta medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i eller utöva kontroll över ett georgiskt lufttrafikföretag eller för Georgien eller dess medborgare att vara majoritetsägare i eller utöva kontroll över ett EU-lufttrafikföretag. Beslutet ska innehålla de villkor som är förknippade med lufttrafik-tjänster enligt avtalet och med tjänster mellan tredjeländer och parterna. Sexmånadersregeln för beslutsfattande i artikel 22.8 ska inte gälla för denna typ av beslut.

**Artikel 7. Efterlevnad av lagar och förordningar.** Enligt punkt 1 ska en parts lagar och förordningar tillämpas på den andra partens luftfartyg och iaktas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid då de befinner sig inom den förstnämnda partens territorium. Enligt punkt 2 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 iaktta de lagar och förordningar som gäller inom det territoriet (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

**Artikel 8. Konkurrensutsatt miljö.** I punkt 1 bekräftar parterna att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten, och erkänner

att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om de verkar på helt kommersiella grunder. I punkt 2 förbjuds all diskriminering på grund av nationalitet, utan att det påverkar tillämpningen av särskilda bestämmelser som ingår i avtalet. Enligt punkt 3 är statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen oförenligt med avtalets korrekta tillämpning, i den mån det kan påverka handeln mellan parterna inom luftfartssektorn. Enligt punkt 4 ska förfaranden som strider mot artikel 8 bedömas enligt de kriterier som följer av tillämpningen av EU:s konkurrensbestämmelser.

I punkt 5 bestäms det om förfarandena när en part konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium som skulle inverka negativt med tanke på rättvisa konkurrensmöjligheter för den lufttrafik som lufttrafikföretagen bedriver. Dessutom får enligt punkten den andra parten vidta åtgärder för att godkännanden utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs, begränsas eller förses med villkor i enlighet med artikel 5. Enligt punkt 6 ska de åtgärder som vidtas enligt artikel 8.6 vara relevanta och proportionerliga samt begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. Enligt punkt 7 får vardera parten diskutera frågor rörande artikel 8 med de ansvariga statliga organen på den andra partens territorium. Enligt punkt 8 påverkar avtalet inte parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt.

**Artikel 9. Kommersiella möjligheter.** Punkterna 1 och 2 gäller företrädare för lufttrafikföretag. Enligt punkt 1 ska parternas trafikföretag ha rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet. Enligt punkt 2 ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla 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 förordningar om inresa, uppehåll och anställning.

Bestämmelserna i punkt 3 gäller mark tjänster. I punkt 3 a bestäms det om lufttrafikföre-

tagens rätt att själva sköta sina egna mark tjänster på den andra partens territorium. Mark tjänsterna får skötas som egenhantering i enlighet med led a i, eller alternativt i enlighet med led a ii så att företaget väljer fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra mark tjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och förordningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden. Enligt punkt 3 b hör bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgodis och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgodis och post mellan flygterminalen och luftfartyget till de kategorier av mark tjänster i fråga om vilka de rättigheter som anges i led a i och a ii ovan får inskränkas endast om det motiveras av fysiska begränsningar eller driftsbegränsningar enligt de lagar och förordningar som gäller inom den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen mark tjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan mark tjänstleverantörerna, ska alla mark tjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor. Tjänsterna ska också prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

Bestämmelserna i punkterna 4, 5 och 6 gäller försäljning, lokala utgifter och överföring av medel. Enligt bestämmelserna i punkt 4 ska parterna tillåta att den andra partens lufttrafikföretag ägnar sig åt försäljning av lufttransporter inom dess territorium, direkt, och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhänder som utses av lufttrafikföretaget eller via Internet. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana transporttjänster, och alla ska ha rätt att köpa sådana transporttjänster i lokal valuta eller i fritt konvertibla valutor i enlighet med den lokala valutalagstiftningen.

Enligt punkt 5 ska alla lufttrafikföretag ha rätt att konvertera lokala intäkter, 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 ska



vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in. Enligt punkt 6 ska parterna tillåta att den andra partens lufttrafikföretag betalar lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana utgifter på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokal valutastiftning.

I punkterna 7 och 8 bestäms det om samarbetsarrangemang. Enligt punkt 7 får båda parter lufttrafikföretag delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg eller arrangemang för s.k. codesharing som gäller användning av gemensamma linjebeteckningar. Enligt punkt 7 a får detta ske tillsammans med parternas lufttrafikföretag, enligt punkt 7 b tillsammans med tredjeländers lufttrafikföretag och enligt punkt 7 c tillsammans med tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land. Förutsättningen är enligt led a i att de som deltar i det avtalet har den underliggande trafikrättighet för en flygrutt som krävs, och enligt led a ii att avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. Dessutom ska köparen på försäljningsstället, och under alla omständigheter före ombordstigning, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

Enligt punkt 8 a ska land- och sjötransportföretag som tillhandahåller passagerartransporter inte omfattas av de lagar och förordningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl. Enligt punkt 8 b ska båda parter lufttrafik- och fraktföretag vidare, trots bestämmelserna i avtalet, tillåtas att i samband

med lufttransport fritt, utan begränsningar, välja land- och sjötransport sätt för gods-transport till och från punkter inom Georgiens eller EU:s territorier och i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och förordningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller till 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 befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

I punkt 9 bestäms det om in- och uthyrning. Enligt punkt 9 a ska båda parter lufttrafikföretag ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg och besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och förordningar parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Enligt punkt 9 b ska ingendera parten kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt avtalet. Enligt punkt 9 c får ett lufttrafikföretag från Georgien eller EU endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leasing") från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i avtalet. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och av den andra partens behöriga myndighet.

I punkt 10 bestäms det om franchising och varumärken. Enligt punkt 10 får parternas lufttrafikföretag tillhandahålla lufttrafik enligt avtalet genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers lufttrafik-

företag, under förutsättning att de lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken har den trafikeringsrättighet för en flygrutt som krävs och uppfyller villkoren i lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

**Artikel 10. Tullar och skatter.** I punkt 1 bestäms det att när luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmateriel, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som 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.

Enligt punkt 2 ska på ömsesidig basis och i enlighet med respektive parts tillämpliga lagstiftning följande vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad: enligt punkt 2 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 ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium, enligt punkt 2 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 som används för internationell luft-

transport, enligt punkt 2 c bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in i eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium, enligt punkt 2 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 ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord och enligt punkt 2 e säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktkomplex.

Enligt punkt 3 ska, utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ingenting i avtalet hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som trafikerar en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom dess territorium.

Enligt punkt 4 får det krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning och inte får överföras utan att relevanta tullar och skatter erläggs.

Enligt punkt 5 ska befrielse enligt artikel 10 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 punkt 6 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 en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

Enligt punkt 7 ska bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium vara befriat från skatter, tullar och avgifter

som inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

Enligt punkt 8 får sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under dessa myndigheters kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

Enligt punkt 9 ska föreskrifterna i avtalet inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat och Georgien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom avtalet.

**Artikel 11.** *Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster.* I artikel finns bestämmelser om avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. I Finland finns bestämmelser om avgifter för flygplatser i lagen om lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (2010/2011), genom vilken Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG (flygplatsavgiftsdirektivet) har genomförts.

Enligt punkt 1 ska parterna se till att de avgifter som behöriga myndigheter eller organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster, flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäligen, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Dessa avgifter får avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatsystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de för-

månligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

Enligt punkt 2 ska parterna begära samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företärder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och de ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i artikeln. Båda parter ska garantera att de myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

Enligt punkt 3 ska under tvistlösning och skiljeförfarande enligt artikel 23 en part anses ha brutit mot en bestämmelse i artikeln endast om parten på det sätt som avses i punkt 3 a inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat på, eller på det sätt som avses i artikel punkt 3 b inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig bryta mot artikeln.

**Artikel 12.** *Prissättning.* I artikeln föreskrivs om fri prissättning. I punkt 1 finns bestämmelser om lufttrafikföretagens rätt till fri prissättning. Enligt punkt 2 får parterna inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna. Enligt punkt 3 får diskussioner mellan behöriga myndigheter hållas för att diskutera frågor om till exempel priser som kan vara oskäliga, orimliga, diskriminerande eller subventionerade av staten. Bestämmelser om prisinformation till passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen).

**Artikel 13.** *Statistik.* I artikeln finns bestämmelser om förfarandena i samband med lämnande av statistikuppgifter. Enligt punkt 1 ska parterna förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och förordningar och, på begäran, annan tillgäng-

lig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken. Enligt punkt 2 ska parterna samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 22 i avtalet, för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för avtalet.

Avdelning II i avtalet omfattar bestämmelser om regleringssamarbete

**Artikel 14. Flygsäkerhet.** Bestämmelser om flygsäkerhet finns huvudsakligen i EU:s förordningar som förtecknas i bilaga II till avtalet. Förordningarna är direkt tillämplig lagstiftning i Finland.

Enligt punkt 1 ska parterna, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet, agera i enlighet med den flygsäkerhetslagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, enligt de villkor som föreskrivs i avtalet. Enligt punkt 2 ska parterna samarbeta för att säkerställa att Georgien genomför den lagstiftning som avses i punkt 1 i artikeln. I detta syfte ska Georgien involveras i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör från och med dagen för avtalets ikraftträdande. Enligt punkt 3 ska parterna se till att luftfartyg registrerade i en part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick. Enligt punkt 4 kan parterna när som helst begära samråd rörande den andra partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

Enligt punkt 5 ska en parts behöriga myndigheter vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment i enlighet med punkt 5 a inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, i enlighet med punkt 5 b ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 3 – om att ett

luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller i enlighet med punkt 5 c ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till avtalet, beroende på vad som gäller i det specifika fallet. I Finland ingår bestämmelser om rampinspektioner i 4 kap. i luftfartslagen.

Enligt punkt 6 ska en parts behöriga myndigheter när de vidtar åtgärder enligt punkt 5 omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder. Enligt punkt 7 får endera parten, när åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 5 inte avbryts trots att skälen för dem inte längre existerar, hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén.

**Artikel 15. Luftfartsskydd.** Enligt punkt 1 ska parterna, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet, agera i enlighet med de bestämmelser i Europeiska unionens flygsäkerhetslagstiftning som anges i del D i bilaga III till avtalet, enligt de villkor som föreskrivs i avtalet. Enligt punkt 2 kan Georgien bli föremål för en inspektion utförd av kommissionen i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt bilaga III till avtalet. Parterna ska inrätta den mekanism som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana säkerhetsinspektioner.

Enligt punkt 3 bekräftar parterna, med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, 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 luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för be-

kämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av. Enligt punkt 4 ska parterna på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, dess passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

Enligt punkt 5 ska parterna sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till konventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Båda parter ska 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.

Enligt punkt 6 ska parterna se till att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 5, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

Enligt punkt 7 ska vardera parten också, om den andra parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta ska varje part i förväg underrätta

den andra parten om alla särskilda säkerhetsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt avtalet. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i avtalet diskuterar sådana säkerhetsåtgärder.

I punkt 8 bestäms det att parterna, när det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säkerhet, deras passagerare eller besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

Enligt punkt 9 ska varje part vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken förutom om luftfartyget måste lyfta på grund av den övergripande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

Enligt punkt 10 får en part som har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftskyddsbestämmelserna i artikel 15 begära omedelbart samråd med den andra parten.

I punkt 11 bestäms det att om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 5 som gäller avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd, trafiktillstånd utfärdade för båda parters lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

Enligt punkt 12 får en part, om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det, vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

Enligt punkt 13 ska alla åtgärder som vidtas enligt punkt 11 avbrytas så snart den andra parten följer bestämmelserna i artikel 15.

För Finlands del har bestämmelser om luftfartsskydd utfärdats genom de EU-förordningar som förtecknas i del D i bilaga III. De viktigaste av dessa är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 och kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

**Artikel 16. Flygtrafikledning.** Enligt punkt 1 ska parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i del B i bilaga III till avtal, enligt de villkor som föreskrivs i avtalet.

Enligt punkt 2 ska parterna sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på flygledningsområdet, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Georgien och därmed öka de nuvarande säkerhetsnormerna och den övergripande effektiviteten för de allmänna lufttrafikkonventioner som gäller i Europa. I detta syfte ska Georgien involveras som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygtrafikledning.

Enligt punkt 3 ska parterna underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på sitt respektive territorium. I detta syfte ska Georgien i enlighet med punkt 3 a vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella trafikledningsstruktur till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster, medan Europeiska unionen i enlighet med punkt 3 b ska associera Georgien med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium omfatta Georgien i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

**Artikel 17. Miljöskydd.** Enligt punkt 1 inser parterna vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en luftfartspolitik. Parterna bekräftar att effektiva globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser. Enligt punkt 2 ska parterna, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet, agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del E i bilaga III till detta avtal. Enligt punkt 3 bekräftar parterna vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella förmildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i avtalet. Ingenting i avtalet ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet. I Finland har bestämmelser om begränsning av buller från flygplan utfärdats i de luftfartsföreskrifter som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av 33 § 2 mom. i luftfartslagen. Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i luftfartslagens 14 kap.

**Artikel 18. Konsumentskydd.** Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del G i bilaga III till avtalet.

**Artikel 19. Datoriserade bokningssystem.** Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del H i bilaga III till avtalet.

**Artikel 20. Sociala aspekter.** Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till avtalet ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del F i bilaga III till avtalet.

Avdelning III i avtalet omfattar institutionella bestämmelser

**Artikel 21. Tolkning och genomförande.** I punkt 1 bestäms det att parterna ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål. Enligt punkt 2 ska varje part ansvara för att avtalet genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de EU-bestämmelser som förtecknas i bilaga III till avtalet. Enligt punkt 3 ska varje part förse den andra parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden i enlighet med avtalet. I punkt 4 bestäms det att parternas behöriga myndigheter har rätt att få information och rätt att yttra sig innan slutliga beslut fattas. Enligt punkt 5 ska bestämmelserna i avtalet, i den mån de i sak är identiska med bestämmelserna i Europeiska unionens grundfördrag, tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av EG-domstolen och Europeiska kommissionen.

**Artikel 22. Gemensamma kommittén.** I artikeln bestäms det om inrättande av en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna, samt om kommitténs verksamhet. I punkt 1 inrättas en gemensam kommitté med uppgift att ansvara för förvaltningen av avtalet och se till att det genomförs på rätt sätt. Gemensamma kommittén ska utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i avtalet. Enligt punkt 2 ska den gemensamma kommitténs beslut antas gemensamt och vara bindande för parterna. De ska verkställas av parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser. Enligt punkt 3 ska gemensamma kommittén genom beslut anta sin egen arbetsordning. Enligt punkt 4 ska gemensamma kommittén sammanträda om och när det är nödvändigt. Vardera parten får begära att det kallas till sammanträde.

Enligt punkt 5 får en part också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av avtalet. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt och om inget annat överenskomms mellan parterna senast två månader efter det att begäran togs emot. Enligt punkt 6 ska parterna, för att avtalet ska kunna genomföras på ett riktigt sätt, utbyta

information med varandra och, om endera parten så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén. I punkt 7 bestäms det att om den ena parten anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Gemensamma kommittén ska komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet. I annat fall får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 som gäller skyddsåtgärder. Enligt punkt 8 får parterna, om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 som gäller skyddsåtgärder, utan att det påverkar punkt 2. Med skyddsåtgärder avses att en part inte ger den andra parten sådana rättigheter som avses i avtalet innan denna uppfyller skyldigheterna enligt avtalet.

Enligt punkt 9 ska gemensamma kommittén i enlighet med artikel 6 som gäller investeringar granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag. Enligt punkt 10 ska gemensamma kommittén också bygga upp ett samarbete, i enlighet med punkt 10 a genom att främja diskussioner på expertnivå, i enlighet med punkt 10 b genom att se över marknadsvillkoren, i enlighet med punkt 10 c genom att granska de sociala effekterna av tillämpningen av avtalet, i enlighet med punkt 10 d genom att diskutera områden för vidareutveckling av avtalet, i enlighet med punkt 10 e genom att på grundval av konsensus komma överens om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som hänför sig till avtalet, i enlighet med punkt 10 f genom att överväga och utveckla tekniskt stöd inom de områden som omfattas av avtalet och i enlighet med punkt 10 g genom att främja samarbete i relevanta internationella forum.

**Artikel 23. Tvistlösning och skiljeförfarande** I punkt 1 bestäms det att om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av avtalet ska de i första hand försöka lösa den genom formella sam-

råd i gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.5 som gäller gemensamma kommittén. Enligt punkt 2 får båda parter hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av avtalet, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med punkt 1, till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän. I punkterna 2 a, 2 b, 2 c och 2 d finns närmare bestämmelser om de förfaranden som gäller skiljenämnden. Enligt punkt 3 får skiljenämnden på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga avgörande. Enligt punkt 4 ska skiljenämndens preliminära och slutliga beslut vara bindande för parterna. I punkt 5 bestäms det att om en av parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med artikeln inom trettio dagar från anmälan av beslutet får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i avtalet beviljar den felande parten.

**Artikel 24. Skyddsåtgärder.** Enligt punkt 1 ska parterna vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för att de ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet och se till att de mål som uppställs i avtalet uppnås. I punkt 2 bestäms det att om endera parten anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt avtalet får den vidta lämpliga skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i avtalet. Sådana åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras. Enligt punkt 3 ska en part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder underrätta den andra parten genom gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 4 ska parterna omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Enligt punkt 5 får den berörda parten inte vidta säkerhetsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång. Detta påverkar emellertid inte tillämpningen

av artikel 3 d (Godkännande), artikel 5 d (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) i avtalet. Enligt punkt 6 ska den berörda parten utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter. Enligt punkt 7 ska alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i avtalet.

**Artikel 25. Förhållande till andra avtal.** Enligt punkt 1 har bestämmelserna i avtalet företräde framför relevanta bestämmelser i gällande bilaterala avtal mellan Georgien och medlemsstaterna. Redan befintliga trafikrättigheter enligt dessa bilaterala avtal som inte täcks av avtalet kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna eller deras medborgare. Enligt punkt 2 ska parterna samråda i gemensamma kommittén på begäran av någondera sidan för att fatta beslut om huruvida det ska rekommenderas att Georgien ska ansluta sig till ECAA-avtalet. I punkt 3 bestäms det att om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av ICAO eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av avtalet, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

**Artikel 26. Ändringar.** I punkt 1 bestäms det att om endera parten önskar ändra bestämmelserna i avtalet ska den underrätta gemensamma kommittén om detta. Enligt punkt 2 får gemensamma kommittén på förslag från endera parten och i enlighet med artikel 26 besluta om ändring av bilagorna till avtalet. Enligt punkt 3 ska ändringar av detta avtal träda i kraft efter slutförande av respektive internt förfarande för båda parterna. Enligt punkt 4 ska avtalet inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i avtalet efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III. Enligt punkt 5 är parterna skyldiga att underrätta den andra parten när de överväger att utfärda ny lagstiftning



eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III. Frågan kan även diskuteras i gemensam kommittén.

Enligt punkt 6 ska båda parterna regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra parten om relevant ny lagstiftning eller ändring av lagstiftningen inom området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III. På begäran av någon av parterna ska gemensamma kommittén inom sextio dagar därefter organisera ett utbyte av åsikter om vilka effekter ny lagstiftning eller ändringen kommer att få för avtalets avsedda funktion. I punkt 7 bestäms det om åtgärder som gemensam kommittén ska vidta efter det utbyte av åsikter som avses i punkt 6.

**Artikel 27. Uppsägning.** I artikeln bestäms det om vardera partens rätt att när som helst säga upp avtalet och om det förfarande som ska tillämpas vid uppsägning av avtalet.

**Artikel 28. Registrering hos ICAO och Förenta nationernas sekretariat.** Avtalet och ändringar av det ska registreras hos ICAO och hos FN:s sekretariat.

**Artikel 29. Provisorisk tillämpning och ikraftträdande.** Enligt punkt 1 träder avtalet i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I denna utväxling ska Georgien tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Georgien den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat genomfört de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft. Enligt punkt 2 kan parterna utan att det påverkar punkt 1 enas om en provisorisk tillämpning av avtalet i enlighet med sina interna förfaranden och/eller sin tillämpliga nationella lagstiftning.

Bilagor till avtalet

Avtalet omfattar sammanlagt fyra bilagor.

*Bilaga I.* I bilagan bestäms det om överenskommen trafik och angivna flygrutter. Bilaga I omfattar trafikrättigheter som beviljas lufttrafikföretag från Europeiska unionen och lufttrafikföretag från Georgien. Enligt punkt 1 omfattas bilagan av övergångsbestämmelserna i bilaga II.

I punkt 2 fastställs de flygrutter på vilka parternas lufttrafikföretag har rätt att bedriva lufttrafik.

Lufttrafikföretag från Europeiska unionen har rätt att bedriva lufttrafik på en eller flera punkter i Europeiska unionen, på mellanliggande punkter i Euromed-länderna, i ECAA eller länder förtecknade i bilaga IV, på en eller flera punkter i Georgien och på bortomliggande punkter.

Lufttrafikföretag från Georgien har rätt att bedriva lufttrafik på en eller flera punkter i Georgien, på mellanliggande punkter i Euromed-länderna, i ECAA eller länder förtecknade i bilaga IV och på en eller flera punkter i Europeiska unionen.

Lufttrafik enligt punkt 3 i bilagan ska utgå från eller avslutas på georgiskt territorium för georgiska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för EU-lufttrafikföretag.

Enligt punkt 4 får båda parternas lufttrafikföretag trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna, kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg (code share), trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkt 2 i bilagan och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd, avstå från att landa på en eller flera punkter, överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter, göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium, medföra passagerare i transit inom den andra partens territorium, och kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.

Enligt punkt 5 ska varje part låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. 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, utom om det är av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller genom tillämpning av artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö).

Enligt punkt 6 får båda parternas lufttrafikföretag betjäna, inbegripet inom ramen för code share-arrangemang, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygrutter, förutsatt att de inte utövar rättighet enligt femte friheten.

*Bilaga II.* I bilagan finns de övergångsbestämmelser som tillämpas på avtalet.

*Bilaga III.* I bilagan uppräknas de regler som är tillämpliga på den civila luftfarten och anges de specifika ändringar som gäller för varje rättsakt.

*Bilaga IV.* I bilagan finns en förteckning över andra övriga stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 5 och i bilaga I till avtalet. Dessa stater är Island, Liechtenstein och Schweiz.

## 2 Lagförslag

**1 §.** Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnitt 4.1 som gäller behovet av riksdagens samtycke.

**2 §.** Enligt paragrafen ska bestämmelser om ikraftträdandet och provisorisk tillämpning av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft såväl internationellt som för Finlands del en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftning avses träda i kraft vid samma tidpunkt som avtalet. Genom förordning av statsrådet kan det dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

## 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

### 4.1 Kompetensfördelningen mellan EU och medlemsstaterna

EU-lagstiftning om frågor som ingår i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, har utfärdats beträffande följande:

Bestämmelser om tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, ändrad genom: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002, om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–12 och 14 a.2.

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–25 och bilagan.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–8 och 10.2.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter. Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12

Bestämmelser om flygtrafikledning har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen). Till-

lämpliga bestämmelser är artiklarna 1–4, 6 och 9–14.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–25 och bilagorna I och II.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–11.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–12 och bilagorna I–V.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–16, 18, 19 och 20 samt bilagorna I–IV.

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR). Tillämpliga bestämmelser är artikel 1.1–1.2, 1.5–1.7, artiklarna 2, 3 och 4.1 samt bilagan.

Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–5 (med undantag av artikel 1.6) samt bilagan (med undantag av punkterna 11 och 12).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet. Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 med undantag av artikel 1.4.

Bestämmelser om flygsäkerhet har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91, kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj 1999 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91, kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–68 med undantag av artiklarna 65, 69.1 andra stycket, 69.4 och bilagorna I–VI, ändrad genom Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om

fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG.

Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–3 (med undantag av artikel 1.7 om införande av nya artiklar 8 a.5, 8 b.6 och 8 c.10) och bilagan.

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–12.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart. Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11, bilagorna I och II.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpasagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–13 och bilagan.

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–6 och bilagorna A–C.

Bestämmelser om luftfartssäkerhet har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning

(EG) nr 2320/2002. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–18, 21 och bilagan.

Bestämmelser om miljöskydd har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–6 och bilagorna I och II.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen, sådant det lyder ändrat eller anpassat genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–15 och bilagorna I och II.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller. Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16 och bilagorna I–VI.

Bestämmelser om frågor som gäller sociala aspekter har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 2–3 och bilagan.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–19, 21–24 och 26–29.

Bestämmelser om konsumentskydd har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–10.

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–34.

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, sådan den lyder ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–8.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–17.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–17 och bilagorna I och II.

Bestämmelser om tullar finns i följande EU-rättsakter: rådets förordning (EEG) nr 2913/92 av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen och kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

Bestämmelser om de frågor som det föreskrivs om i avtalet har dessutom utfärdats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–18 och bilagorna I och II.

Ovan nämnda rättsakter innefattar Europaparlamentets och rådets viktigaste bestämmelserna på området för civil luftfart. De har samband med artiklarna 4 (Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämp-

lighet, ägarskap och kontroll), 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), 6 (Investeringar), 8 (Konkurren utsatt miljö), 9 (Kommersiella möjligheter), 10 (tullbefrielser), 11 (Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), 12 (Prissättning), 13 (Statistik), 14 (Flygsäkerhet), 15 (Luftfartsskydd), 16 (Flygtrafikledning), 17 (Miljöskydd), 18 (Konsumentskydd), 19 (Datoriserade bokningssystem), och 20 (Sociala aspekter) i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan. Med stöd av Europaparlamentets och rådets förordningar har kommissionen dessutom utfärdat mer detaljerade tillämpningsföreskrifter, som publiceras i Europeiska unionens officiella tidning.

#### 4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Ur Europeiska unionens synvinkel är avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan ett blandavtal. Blandavtal innehåller bestämmelser som hör delvis till unionens, delvis till medlemsstaternas behörighet. Ett blandavtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till unionens behörighet eller enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller inte riksdagens godkännandebefogenhet de bestämmelser i blandavtalet som omfattas av unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i det omfattas av Finlands behörighet.

Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten delas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Merparten av luftfartslagstiftningen har utfärdats som unionsförordningar. Till den del som EU-förordningar har utfärdats har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de

offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Nedan behandlas artiklarna i avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 1 i avtalet definieras de begrepp som används i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. I bestämmelserna om trafikrättigheter bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 3 bestäms om beviljande av tillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 8 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 bestäms det om iakttagande av lagar och föreskrifter. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 10 bestäms det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del som de gäller skatter och avgifter.

I artikel 11 i avtalet bestäms det om principer och förfaranden vid uttag av avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. Bestämmelser om flygplatsavgifter finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Bestämmelser om tillsynsavgift för flygtrafiken finns i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005). Ansvaret för övervakningen av avgifterna för flygtrafiktjänst åligger Trafiksäkerhetsverket enligt 123 § i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 23 i avtalet gäller det tvingande förfarandet för tvistlösning (GrUU 31/2001 rd, RP 84/2001 rd). Bestämmelserna i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

### 4.3 Behandlingsordning

Avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i dess 95 § 2 mom. I artikel 26 i avtalet överförs behörighet att ändra bilagorna till avtalet på gemensamma kommittén. Artikeln inverkar inte på Finlands suveränitet, eftersom gemensamma kommitténs beslut i enlighet med artikel 22.2 antas på grundval av konsensus och eftersom ändringar i enlighet med artikel 26 träder i kraft efter slutförande av respektive internt förfarande för båda parterna. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*riksdagen godkänner det i Bryssel den 2 december 2010 ingångna avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, 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 avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 2 december 2010 ingångna avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

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

---

Helsingfors den 6 november 2014

**Statsminister**

**ALEXANDER STUBB**

Trafik- och kommunminister *Paula Risikko*



*Fördragstext***AVTAL OM ETT GEMENSAMT EUROPEISKT LUFTRUM MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA SIDAN, OCH GEORGIEN, Å ANDRA SIDAN**

KONUNGARIKET BELGIEN,  
REPUBLIKEN BULGARIEN,  
REPUBLIKEN TJECKIEN,  
KONUNGARIKET DANMARK,  
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,  
REPUBLIKEN ESTLAND,  
IRLAND,  
REPUBLIKEN GREKLAND,  
KONUNGARIKET SPANIEN,  
REPUBLIKEN FRANKRIKE,  
REPUBLIKEN ITALIEN,  
REPUBLIKEN CYPERN,  
REPUBLIKEN LETTLAND,  
REPUBLIKEN LITAUEN,  
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,  
REPUBLIKEN UNGERN,  
MALTA,  
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,  
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,  
REPUBLIKEN POLEN,  
REPUBLIKEN PORTUGAL,  
RUMÄNIEN,  
REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRIANNIEN OCH NORDIRLAND,

alla parter i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan kallade "medlemsstaterna", och

EUROPEISKA UNIONEN, å ena sidan, och

GEORGIEN, nedan kallat "Georgien", å andra sidan

SOM BEAKTAR samarbetsavtalet mellan Europeiska gemenskaperna och medlemsstaterna, å ena sidan, och Georgien, å andra sidan, slutet i Luxemburg den 22 april 1996,

SOM ÖNSKAR skapa ett gemensamt luftrum (CAA) som bygger på ömsesidig tillgång till parternas luftfartsmarknader, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av samma regler – särskilt när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst, sociala aspekter och miljö,

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

SOM INSER betydelsen av luftfart för att främja handel, turism och investeringar,

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

SOM ÄR ÖVERENS OM att det är lämpligt att reglerna för ett gemensamt luftrum ska baseras på relevant gällande lagstiftning på Europeiska unionen som fastställs i bilaga III till det här avtalet,

SOM ERKÄNNER att fullständig efterlevnad av reglerna för ett gemensamt luftrum ger parterna rätt att utnyttja alla dess fördelar, inbegripet fri tillgång till marknader och maximering av nyttan för båda parternas konsumenter, industri och arbetskraft,

SOM ERKÄNNER att skapandet av ett gemensamt luftrum och tillämpningen av reglerna för detta inte kan uppnås utan övergångsbestämmelser där sådana krävs,

SOM ERKÄNNER betydelsen av adekvat hjälp i detta avseende,

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för lufttrafikföretag att erbjuda allmänheten resor och transporter till konkurrenskraftiga priser och tjänster på en öppen marknad,

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, ska 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 ÖNSKAR garantera lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretag och ge dessa rättvis och lika möjlighet att erbjuda överenskomna tjänster,

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 och erkänner suveräna staters rätt att vidta lämpliga åtgärder för detta ändamål,

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, arbetskraft och båda parternas befolkning,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

## Artikel 1

### *Definitioner*

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1) "överenskommen trafik" och "angivna flygrutter" : internationell lufttransport enligt artikel 2 (Trafikrättigheter) i och bilaga I till detta avtal.

2) "avtal" : detta avtal och dess bilagor med ändringar.

3) "lufttransport" : transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär (charter) lufttransport, och fullständig godstransporttjänst.

4) "behörig myndighet" : de statliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

5) "lämplighet" : att ett lufttransportföretag är lämpligt att bedriva internationell lufttrafik, dvs. huruvida företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunskande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som styr bedrivandet av sådan trafik.

6) "medborgarskap" : huruvida ett lufttrafikföretag uppfyller kraven gällande ägarskap, effektiv kontroll och huvudsaklig verksamhet.

7) "konvention" : konventionen 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 Georgien och Europeiska unionens medlemsstater,

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

8) "rättighet enligt den femte friheten" : den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat ("beviljande stat") för lufttransportföretag i en annan stat ("mottagande stat") att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds och avslutas på den mottagande statens territorium.

9) "full kostnad" : kostnaden för att tillhandahålla en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och i relevanta fall tillämpliga tillägg som syftar till att avspegla miljökostnaderna och tillämpas utan hänsyn till nationalitet.

10) "internationell lufttransport" : lufttransport som passerar mer än en stats lufttrum.

11) "ECAA-avtal" : det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo [1] om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum.

12) "Euromed-land" : alla Medelhavsländer som deltar i den europeiska grannskapspolitiken (på dagen för avtalets undertecknande var detta Marocko, Algeriet, Tunisien, Libyen, Egypten, Libanon, Jordanien, Israel, de palestinska områdena, Syrien och Turkiet).

13) "medborgare" : alla fysiska eller juridiska personer med georgisk nationalitet för den georgiska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, i den utsträckning som de, när det gäller juri-

diska personer, står under effektiv kontroll, direkt eller genom majoritetsägande, av fysiska eller juridiska personer med georgisk nationalitet för den georgiska parten, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga IV angivet tredjelandets nationalitet för den europeiska parten.

14) "operativa licenser" : för Europeiska unionen och dess medlemsstater operativa licenser och alla andra relevanta dokument eller certifikat som utfärdas enligt relevant gällande EU-lagstiftning och, när det gäller georgiska licenser, intyg eller tillstånd enligt relevant gällande georgisk lagstiftning.

15) "parter" : å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater enligt deras befogenheter (den europeiska parten) och, å andra sidan, Georgien (den georgiska parten).

16) "pris" :

i) "passagerarpriser" som ska erläggas till lufttrafikföretaget eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare och bagage med lufttrafik och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder, och

ii) "fraktpriser" som ska erläggas för gods-transport och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

Denna definition omfattar i tillämpliga fall marktransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för dessa priser.

17) "huvudsaklig verksamhet" : ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.

18) "allmän trafikplikt" : alla skyldigheter som åläggs lufttrafikföretag att på en viss

flygrutt garantera ett minsta utbud av reguljära flygningar som tillgodoser fastställda standarder avseende kontinuitet, regelbundenhet, prissättning och minsta kapacitet vilka lufttrafikföretaget inte skulle åta sig om de endast beaktade sina kommersiella intressen. Parten får kompensera berörda lufttrafikföretag för att de uppfyller sin trafikplikt.

19) "subvention" : alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional eller annan offentlig organisation, dvs. när

a) ett statligt förfarande eller ett förfarande som tillämpas av ett regionalt organ eller annat offentligt organ medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,

b) statliga intäkter eller intäkter som normalt skulle tas in av ett regionalt eller annat offentligt organ inte drivs in eller efterskänks eller minskas på ett otillbörligt sätt,

c) staten eller ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster,

d) staten eller ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

och när detta medför en förmån.

29) "Sesar" : det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

21) "territorium" : i fråga om Georgien avser territorium Georgiens landområden och

intelligande vatten under landets överhöghet och jurisdiktion; i fråga om Europeiska unionen avser territorium landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tillämpas, enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag eller i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket 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.

22) "användaravgift" : en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, ingripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

## AVDELNING I

### EKONOMISKA BESTÄMMELSER

#### Artikel 2

##### *Beviljande av rättigheter*

1. Vardera avtalsslutande part ska enligt bilagorna I och II bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).

c) Att under utövande av tjänst enligt avtal på en angiven linje landa på dess territorium i syfte att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av last och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

a) georgiska lufttrafikföretag att inom en medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den medlemsstatens territorium,

b) EU-lufttrafikföretag att inom Georgiens territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Georgiens territorium.

### Artikel 3

#### *Godkännande*

1. Vid ansökan om trafik tillstånd från ett lufttrafikföretag i en av parterna, ska den andra partens behöriga myndigheter bevilja lämpliga godkännanden med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om georgiska lufttrafikföretag:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsäte i Georgien och ska ha trafik tillstånd utfärdat i enlighet med tillämplig georgisk lagstiftning, och

- myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Georgien, och

- om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägan- de, och effektivt kontrolleras av Georgien och/eller av georgiska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsäte inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska unionen, och ha en giltig operativ licens utfärdad, och

- effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) och dess luftfartsmyndighet ska vara tydligt angiven, och

- om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägan- de, av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa stater.

c) Lufttrafikföretaget ska ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och förordningar som den behöriga myndighet som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.

d) Bestämmelserna i artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) ska upprätthållas och tillämpas.

### Artikel 4

#### *Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll*

När en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den ena parten tas emot ska den andra partens behöriga myndighet erkänna den tillsyn av lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den första partens behöriga myndighet när det gäller det lufttrafikföretaget som om tillsynen hade gjorts av den egna behöriga myndigheten och inte utreda ärendet ytterligare, förutom om detta föreskrivs i leden a och b nedan.

a) Om den mottagande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag el-

ler efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att tvivla på att villkoren i artikel 3 (Godkännande) för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts, trots att tillsyn har utövats av den andra partens behöriga myndigheter, ska de genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. I detta fall får endera parten söka samråd, vilket kan inbegripa företrädare för berörda behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör tvivlet. Sådana begäranden ska tillgodoseas så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 22 (Gemensam kommitté).

b) Denna artikel omfattar inte erkännande av tillsyn gällande

- säkerhetscertifikat eller -licenser,
- säkerhetsarrangemang, eller
- försäkringar.

#### Artikel 5

##### *Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning*

1. Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter får avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafikillståndet för ett lufttrafikföretag i den andra parten i följande fall:

a) I fråga om georgiska lufttrafikföretag:

- Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte i Georgien eller inte har giltigt trafikillstånd i enlighet med tillämplig georgisk lagstiftning.

- Om myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Georgien.

- Om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar) i detta avtal, om lufttrafikföretaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsägande,

och effektivt kontrolleras av Georgien och/eller av georgiska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska unionen, eller inte har giltig operativ licens utfärdad.

- Om effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av driftillstånd (AOC) eller om dess luftfartsmyndighet inte är tydligt angiven.

- Om inget annat fastställs i artikel 6 (Investeringar), om lufttrafikföretaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsägande, av medlemsstater och/eller av medborgare i medlemsstater, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa stater.

c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och förordningar som anges i artikel 7 (Efterlevnad av lagar och förordningar).

d) Om bestämmelserna i artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) inte upprätthålls och tillämpas.

e) En part har enligt artikel 8 (Konkurrensumsatt miljö) kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensumsatt miljö inte är uppfyllda.

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

3. Ingendera parten ska utnyttja de rättigheter som fastställs i den här artikeln för att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa godkännanden eller tillstånd för några lufttrafikföretag i en part på grund av att en eller

flera parter i ECAA eller deras medborgare står för majoritetsägandet och/eller den effektiva kontrollen av lufttrafikföretaget, förutsatt att denna part eller dessa parter i ECAA erbjuder lika behandling.

#### Artikel 6

##### *Investeringar*

Utan hinder av bestämmelserna i artiklarna 3 (Godkännande) och 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av godkännande) i detta avtal ska det vara tillåtet för medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i eller utöva effektiv kontroll över ett georgiskt lufttrafikföretag eller för Georgien eller dess medborgare att vara majoritetsägare i eller utöva effektiv kontroll över ett EU-lufttrafikföretag om detta föregås av ett beslut av den gemensamma kommitté som inrättas genom detta avtal enligt artikel 22.2 (Gemensam kommitté) i avtalet.

Beslutet ska innehålla de villkor som är förknippade med bedrivande av de överenskomna tjänsterna enligt detta avtal och med tjänster mellan tredjeländer och parterna. Bestämmelserna i artikel 22.8 (Gemensam kommitté) i detta avtal ska inte gälla för denna typ av beslut.

#### Artikel 7

##### *Efterlevnad av lagar och förordningar*

1. En parts lagar och förordningar 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 iaktas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid då de befinner sig inom den förstnämnda partens territorium.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller last ska vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iaktta de lagar och förordningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts in- och avre-

sa med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

#### Artikel 8

##### *Konkurrensutsatt miljö*

1. Parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten. Parterna erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om lufttrafikföretagen verkar på helt kommersiella grunder och inte subventioneras av staten.

2. Inom ramen för detta avtal, och utan att det påverkar några särskilda bestämmelser som ingår i avtalet, ska all diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden.

3. Statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller vissa luftfartsprodukter eller luftfartstjänster är oförenligt med avtalets korrekta tillämpning, i den mån det kan påverka handeln mellan parterna inom luftfartssektorn.

4. Förfaranden som strider mot denna artikel ska bedömas enligt de kriterier som följer av tillämpningen av Europeiska unionens konkurrensbestämmelser, särskilt artikel 107 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och de rättsakter för tolkning av dessa bestämmelser som har antagits av Europeiska unionens institutioner.

5. En part som konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium, särskilt på grund av en subvention, som skulle inverka negativt på en rättvis och konkurrensutsatt miljö och på dess lufttrafikföretags bedrivande av lufttrafik enligt detta avtal, får göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensam kommitté) i detta avtal sammanträder. Sådana samråd ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom 30 dagar från samrådets början får den part som begärt samrådet vidta åtgärder för att godkännanden utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hålls inne, återkallas, tillfälligt upphävs eller förses med villkor i



enlighet med artikel 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning) i detta avtal.

6. De åtgärder som vidtas enligt punkt 5 i denna artikel ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig mot det eller de lufttrafikföretag som gynnas av subventionen eller förhållandena enligt den här artikeln och ska inte påverka en parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder) i detta avtal.

7. En part får, efter att ha underrättat den andra parten, kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

8. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt inom parternas respektive territorier.

## Artikel 9

### *Kommersiella möjligheter*

#### Företrädare för lufttrafikföretag

1. Båda parternas trafikföretag ska ha rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

2. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla 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 förordningar om inresa, uppehåll och anställning.

#### Markttjänster

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

i) att utföra sina egna markttjänster ("self-handling") eller

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

b) För följande kategorier av markttjänster, dvs. bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter som anges i led a i och a ii ovan inskränkas endast om det motiveras av fysiska begränsningar eller driftsbegränsningar enligt de lagar och förordningar som gäller inom den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen markttjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan markttjänstleverantörerna, ska alla markttjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor. Tjänsterna ska också prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

4. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag ägnar sig åt försäljning av lufttransporter inom dess territorium, direkt, och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhandare som utses av lufttrafikföretaget eller via Internet. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana transporttjänster, och alla ska ha rätt att köpa sådana transporttjänster i lokal valuta eller i fritt konvertibla valutor i enlighet med den lokala valutalagstiftningen.

5. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att konvertera lokala intäkter, 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 ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in.

6. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag betalar lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana utgifter på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokal valutalagstiftning.

#### Samarbetsavtal

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 den underliggande trafikrättighet för en flygrutt som krävs och i det avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. När det gäller försåld passagerartransport som omfattar code-sharing, ska köparen på försäljningsstället, och under alla omständigheter före ombordstigning, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

8. a) När det gäller passagerartransporter ska land- och sjötransportföretagen inte omfattas av de lagar och förordningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva

kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

b) Båda parter lufttrafik- och fraktföretag ska vidare, utan att det påverkar andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med lufttransport fritt, utan begränsningar, välja land- och sjötransport sätt för gods-transport till och från punkter inom Georgiens eller EU:s territorier och i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och förordningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller till 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 befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

#### In- och uthyrning

9. a) Båda parter lufttrafikföretag ska ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg och besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och förordningar parterna normalt tillämpar på sådana avtal.

b) Ingendera parten ska kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal.

c) Ett lufttrafikföretag från Georgien eller EU får endast undantagsvis och för att klara

tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leasing") från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i det här avtalet. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och av den andra partens behöriga myndighet.

#### Franchising och varumärken

10. Parternas lufttrafikföretag får tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att de lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken har den trafikrättighet för en flygrutt som krävs och uppfyller villkoren i lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

### Artikel 10

#### *Tullar och skatter*

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmateriel, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som 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 ska på ömsesidig basis vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som baseras på 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 ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

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 som används för internationell lufttransport.

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

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

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktkterminaler.

3. Utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle

som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som trafikerar en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom dess territorium.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning och inte får överföras utan att relevanta tullar och skatter erläggs.

5. Befrielse enligt denna artikel ska 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.

6. Ingenting i detta avtal ska 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 en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter som inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under dessa myndigheters kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

9. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat och Georgien för undvikande av dubbelbeskattning av in-

komst och kapital ändras inte genom detta avtal.

## Artikel 11

### *Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster*

1. Parterna ska se till att de avgifter som behöriga myndigheter eller organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik och flygkontrolltjänster, flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Dessa avgifter får avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser 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. Villkoren för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

2. Parterna ska begära samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. Båda parter ska garantera att de myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

3. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 23 (Tvistlösning och skiljeförfarande)

ska 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 på, eller

b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig bryta mot denna artikel.

#### Artikel 12

##### *Prissättning*

1. Parterna ska tillåta att priserna sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.

2. Parterna får inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna.

3. Diskussioner mellan behöriga myndigheter får hållas för att diskutera frågor om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäligen, orimligen, diskriminerande eller subventionerade av staten.

#### Artikel 13

##### *Statistik*

1. Parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och förordningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken.

2. Parterna ska samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för detta avtal.

## AVDELNING II

### REGLERINGSSAMARBETE

#### Artikel 14

##### *Flygsäkerhet*

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med den flygsäkerhetslagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att Georgien genomför den lagstiftning som avses i punkt 1 i denna artikel. I detta syfte ska Georgien involveras i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör från och med dagen för detta avtals ikraftträdande.

3. Parterna ska se till att luftfartyg registrerade i en part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

4. Parterna kan när som helst begära samråd rörande den andra partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

5. En parts behöriga myndigheter ska vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment

a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet,

b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 3 i den här artikeln – om att ett luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

c) ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i del C i bilaga III till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

6. När en parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 5, ska de omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder.

7. När åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 5 inte avbryts trots att skälen för dem inte längre existerar, får endera parten hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén.

#### Artikel 15

##### *Luftfartsskydd*

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med de bestämmelser i Europeiska unionens flygsäkerhetslagstiftning som anges i del D i bilaga III till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Georgien kan bli föremål för en inspektion utförd av kommissionen i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt bilaga III till detta avtal. Parterna ska inrätta den mekanism som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana säkerhetsinspektioner.

3. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella luftrafiktjänster, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicago-konventionen, 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 luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet

för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av.

4. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, dess passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

5. Parterna ska sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till konventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Båda parter ska 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.

6. Parterna ska se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. Parterna är överens om att deras luftrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iakttä de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 5, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

7. Vardera parten ska också, om den andra parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett

bestämt hot. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta ska varje part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda säkerhetsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 22 (Gemensamma kommittén) i detta avtal diskuterar sådana säkerhetsåtgärder.

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

9. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken förutom om luftfartyget måste lyfta på grund av den övergripande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

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

11. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 5 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), trafiktillstånd utfärdade för båda parter lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

12. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det får en part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

13. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 11 ska avbrytas så snart den andra parten följer bestämmelserna i den här artikeln.

## Artikel 16

### *Flygtrafikledning*

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i del B i bilaga III till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Parterna ska sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på flygledningsområdet, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Georgien och därmed öka de nuvarande säkerhetsnormerna och den övergripande effektiviteten för de allmänna lufttrafiknormer som gäller i Europa, optimera kapaciteten, minimera förseningarna och öka miljöeffektiviteten. I detta syfte ska Georgien involveras som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet från och med dagen för detta avtals ikraftträdande. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygtrafikledning.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium

a) ska Georgien vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella trafikledningsstruktur till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av flygtrafikledningstjänster, och

b) ska Europeiska unionen associera Georgien med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium omfatta Georgien i strävan att upprätta funktionella luft-

rumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

#### Artikel 17

##### *Miljöskydd*

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en luftfartspolitik. Parterna bekräftar att effektiva globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser.

2. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del E i bilaga III till detta avtal.

3. Parterna bekräftar vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella förmildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal.

4. Ingenting i detta avtal ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

#### Artikel 18

##### *Konsumentskydd*

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del G i bilaga III till detta avtal.

#### Artikel 19

##### *Datoriserade bokningssystem*

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del H i bilaga III till detta avtal.

#### Artikel 20

##### *Sociala aspekter*

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga II till detta avtal ska parterna agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning på lufttransportområdet som anges i del F i bilaga III till detta avtal.

### AVDELNING III

## INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

#### Artikel 21

##### *Tolkning och genomförande*

1. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. Varje part ska ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de förordningar och direktiv rörande lufttransporter som förtecknas i bilaga III till detta avtal.

3. Varje part ska förse den andra parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra parten och som berör den andra partens myndigheter eller företag, ska den andra partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.



5. I den mån bestämmelserna i detta avtal och de bestämmelser som avses i bilaga III till detta avtal i sak är identiska med motsvarande bestämmelser i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och med rättsakter som har antagits med tillämpning av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska dessa bestämmelser när de genomförs och tillämpas tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av EG-domstolen och Europeiska kommissionen.

## Artikel 22

### *Gemensamma kommittén*

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna (nedan kallad gemensamma kommittén) inrättas härmed. Den ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt. För detta ändamål ska gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Den gemensamma kommitténs beslut ska antas gemensamt och ska vara bindande för parterna. De ska verkställas av parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.

4. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt. Vardera parten får begära att det kallas till sammanträde.

5. En part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat överenskomms mellan parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.

6. För att detta avtal ska kunna genomföras på ett riktigt sätt ska parterna utbyta information med varandra och, om endera parten så

begär, hålla samråd i gemensamma kommittén.

7. Om den ena parten anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Om gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder).

8. Utan att det påverkar punkt 2 får parterna, om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24 (Skyddsåtgärder).

9. Enligt artikel 6 (Investeringar) ska gemensamma kommittén granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

10. Gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete genom att

a) främja diskussioner på expertnivå om nya lag- och regleringsförslag om bland annat luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

b) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,

c) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättningen, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

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

e) på grundval av konsensus komma överens om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion,

f) överväga och utveckla tekniskt stöd inom de områden som omfattas av avtalet, och

g) främja samarbete i relevanta internationella forum.

### Artikel 23

#### *Twistlösning och skiljeförfarande*

1. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal ska de i första hand försöka lösa den genom formella samråd i gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22.5 (Gemensamma kommittén).

2. Båda parter får hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med punkt 1, till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses inom ytterligare sextio (60) dagar av de båda övriga skiljemännen. Om någon av parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera parten begära att ordföranden i ICAO:s råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt punkt a ovan ska vara medborgare i en tredje stat och ska fungera som skiljenämndens ordförande.

c) Skiljenämnden ska fastställa reglerna för sin handläggning av twistlösning.

d) Fram till dess att skiljenämnden fattat ett beslut, ska utgifterna för skiljeförfarandet inledningsvis delas lika mellan parterna.

3. Skiljenämnden får på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga avgörande.

4. Skiljenämndens preliminära och slutliga beslut ska vara bindande för parterna.

5. Om en av parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar från anmälan av tidigare nämnda beslut får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande parten.

### Artikel 24

#### *Skyddsåtgärder*

1. Parterna ska vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för att de ska kunna fullgöra sina skyldigheter enligt detta avtal. De ska se till att de mål som uppställs i detta avtal uppnås.

2. Om endera parten anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt detta avtal får den vidta lämpliga skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Sådana åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras.

3. En part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder ska underrätta den andra parten genom gemensamma kommittén, som ska tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. Parterna ska omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3 d (Godkännande), artikel 5 d (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), artikel 14 (Flygsäkerhet) och artikel 15 (Luftfartsskydd) i detta avtal, får den berörda parten inte vidta säkerhetsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång.

6. Den berörda parten ska utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

7. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

#### Artikel 25

##### *Förhållande till andra avtal*

1. Bestämmelserna i detta avtal har företräde framför relevanta bestämmelser i gällande bilaterala avtal mellan Georgien och medlemsstaterna. Redan befintliga trafikrättigheter enligt dessa bilaterala avtal som inte täcks av detta avtal kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna eller deras medborgare.

2. Parterna ska samråda i gemensamma kommittén på begäran av någondera sidan för att fatta beslut om huruvida det ska rekommenderas att Georgien ska ansluta sig till ECAA-avtalet.

3. Om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av ICAO eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

#### Artikel 26

##### *Ändringar*

1. Om endera parten önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta gemensamma kommittén om detta.

2. Gemensamma kommittén får på förslag från endera parten och i enlighet med denna artikel besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.

3. Ändringar av detta avtal ska träda i kraft efter slutförande av respektive internt förfarande för båda parterna.

4. Detta avtal ska inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III.

5. Så snart ny lagstiftning eller ändring av befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III övervägs av en av parterna ska denna part underrätta den andra parten i så stor utsträckning som är lämpligt och möjligt. På begäran av endera parten kan ett inledande utbyte av åsikter äga rum i gemensamma kommittén.

6. Båda parterna ska regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra parten om relevant ny lagstiftning eller ändring av lagstiftningen inom området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga III. På begäran av någon av parterna ska gemensamma kommittén inom sextio (60) dagar därefter organisera ett utbyte av åsikter om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller en sådan ändring kommer att få för detta avtals avsedda funktion.

7. Efter det utbyte av åsikter som avses i punkt 6 ska gemensamma kommittén

a) fatta beslut om att ändra bilaga III till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet,

b) fatta beslut så att ändringarna av lagstiftningen eller ändringen i fråga överensstämmer med detta avtal, eller

c) rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals avsedda funktion.

#### Artikel 27

##### *Uppsägning*

Endera parten får, när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler tillkännage för den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt skickas till ICAO och FN:s sekretariat. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT i slutet av pågående IATA-trafiksäsong ett år efter den dag då den andra parten mottar tillkännagivandet från den andra parten, såvida inte tillkännagivandet om upphörande återkallas före utgången av denna period.

#### Artikel 28

##### *Registrering hos ICAO och Förenta nationernas sekretariat*

Detta avtal och ändringar av det ska registreras hos ICAO och hos FN:s sekretariat.

#### Artikel 29

##### *Provisorisk tillämpning och ikraftträdande*

1. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I denna utväxling ska Georgien tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Georgien den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat

genomfört de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft.

2. Utan att det påverkar punkt 1 enas parterna om en provisorisk tillämpning av detta avtal, i enlighet med sina interna förfaranden och/eller sin tillämpliga nationella lagstiftning, från första dagen i den månad som följer efter dagen för den senaste not genom vilken parterna har underrättat den andra parten om fullgörandet av nödvändiga förfaranden för tillämpning.

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Upprättat i Bryssel, i två exemplar, den andre december tjugohundratio på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och georgiska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία	För Republiken Finland
Por el Reino de España	För Konungariket Sverige
Pour la République française	For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Per la Repubblica italiana	За Европейския съюз
Για την Κυπριακή Δημοκρατία	Por la Unión Europea
Latvijas Republikas vārdā –	Za Evropskou unii
Lietuvos Respublikos vardu	For Den Europæiske Union
Pour le Grand-Duché de Luxembourg	Für die Europäische Union
A Magyar Köztársaság részéről	Euroopa Liidu nimel
Għal Malta	Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
Voor het Koninkrijk der Nederlanden	For the European Union
Für die Republik Österreich	Pour l'Union européenne
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej	Per l'Unione europea
Pela República Portuguesa	Eiropas Savienības vārdā –
Pentru România	Europos Sąjungos vardu
Za Republiko Slovenijo	Az Európai Unió részéről
Za Slovenskú republiku	Għall-Unjoni Ewropea
Suomen tasavallan puolesta	Voor de Europese Unie
	W imieniu Unii Europejskiej
	Pela União Europeia
	Pentru Uniunea Europeană
	Za Európsku úniu
	Za Evropsko unijo
	Euroopan unionin puolesta
	För Europeiska unionen
	[1] Enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244 av den 10 juni 1999.

*BILAGA I***ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGRUTTER**

1. Denna bilaga omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga II till det här avtalet.
2. Varje part beviljar den andra partens lufttrafikföretag rätten att bedriva lufttrafik på de flygrutter som anges nedan:
  - a) För lufttrafikföretag från Europeiska unionen: En eller flera punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i Euromed-länderna, ECAA eller länder förtecknade i bilaga IV – En eller flera punkter i Georgien – bortomliggande punkter.
  - b) För lufttrafikföretag från Georgien: En eller flera punkter i Georgien – mellanliggande punkter i Euromed-länderna, ECAA eller länder förtecknade i bilaga IV – En eller flera punkter i Europeiska unionen.
3. Lufttrafik enligt punkt 2 i den här bilagan ska utgå från eller avslutas på georgiskt territorium för georgiska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för EU-lufttrafikföretag.
4. Båda parternas 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 mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkt 2 i den här bilagan 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) göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium,
  - g) medföra passagerare i transit inom den andra partens territorium, och
  - h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.
5. Varje part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. 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, utom om det är av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller genom tillämpning av artikel 8 (Konkurrensutsatt miljö).
6. Båda parternas lufttrafikföretag får betjäna, inbegripet inom ramen för code share-arrangemang, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygrutter, förutsatt att de inte utövar rättighet enligt femte friheten.

## BILAGA II

## ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Europeiska unionen har ansvaret för att göra en utvärdering av den georgiska partens genomförande och tillämpning av de luftfartsbestämmelser i EU-lagstiftningen som anges i bilaga III, med undantag av säkerhetslagstiftningen i del D i bilaga III; utvärderingen ska sedan godkännas av gemensamma kommittén. Utvärderingen ska göras inom två år efter ikraftträdandet av detta avtal.

2. Utan att det påverkar bestämmelserna i bilaga I ska överenskommen trafik och angivna flygrutter enligt detta avtal inte inbegripa rättigheter enligt femte friheten förrän det beslut som anges i punkt 1 i den här bilagan har fattats, inbegripet för georgiska lufttrafikföretag mellan punkter inom EU:s territorium.

Alla trafikrättigheter som redan har beviljats genom något av de bilaterala avtalen mellan Georgien och Europeiska unionens medlemsstater kan dock fortsätta utövas förutsatt att ingen diskriminering mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag sker på grund av nationalitet.

3. Europeiska unionen ansvarar för utvärderingen av hur Georgien följer lagstiftningen om luftfartsskydd. Utvärdering, som ska godkännas av gemensamma kommittén, ska göras inom tre år efter ikraftträdandet av detta avtal. Under tiden ska Georgien genomföra ECAC Doc 30.

4. Vid utgången av övergångsperioden ska den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd i del D i bilaga III göras tillgänglig för lämpliga georgiska myndigheter och vara föremål för ett avtal om utbyte av säkerhetskänslig information, inbegripet sekretessbelagda EU-uppgifter.

5. Georgiens gradvisa övergång till full tillämpning av EU-lagstiftningen på området lufttransport enligt bilaga III kan bli föremål för regelbunden utvärdering. Utvärderingarna ska göras av Europeiska kommissionen i samarbete med Georgien.

6. Efter det beslutsdatum som anges i punkt 1 i den här bilagan ska Georgien tillämpa regler för utfärdande av operativa licenser som i huvudsak överensstämmer med dem i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Bestämmelserna i artikel 4 i det här avtalet, rörande fastställande av ömsesidigt erkännande av lämplighet och/eller medborgarskap, som görs av Georgiens behöriga myndigheter, ska tillämpas av EU:s behöriga myndigheter när gemensamma kommittén har bekräftat att Georgien till fullo tillämpar sådana regler för utfärdande av operativa licenser.

7. Utan att det påverkar ett beslut inom gemensamma kommittén eller inom ramen för artikel 24 (Skyddsåtgärder) kan georgiska behöriga myndigheter i enlighet med tillämpliga nationella krav ansvara för luftvärdigheten hos luftfartyg som på dagen för undertecknandet finns registrerat i det georgiska registret, används av luftfartsföretag som står under georgisk tillsyn och inte har ett typcertifikat utfärdat av EASA i enlighet med relevant EU-lagstiftning i del C i bilaga III fram till

- a) den 1 januari 2015 för vissa luftfartyg som endast används för flygfrakt,
- b) den 31 december 2019 för vissa helikoptrar och lätta och ultralätta luftfartyg som används för flygräddningstjänst, bruksflyg, utbildning, nödsituationer och jordbruksändamål eller hu-

manitära ändamål i enlighet med respektive luftfartsföretags trafiktillstånd, under förutsättning att luftfartyget uppfyller internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen. Sådana luftfartyg ska inte omfattas av ytterligare rättigheter enligt detta avtal efter att det beslut som avses i punkt 1 i den här bilagan har fattats.



*BILAGA III*

(Föremål för regelbunden uppföljning)

**REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN**

”Tillämpliga bestämmelser” i följande rättsakter ska tillämpas i enlighet med det här avtalet om inget annat anges i den här bilagan eller i bilaga II (Övergångsbestämmelser). Där så är nödvändigt anges nedan de specifika ändringarna för varje rättsakt.

A. Tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor

Nr 95/93

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,

ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12 och 14 a.2

När det gäller tillämpningen av artikel 12.2 ska ”kommissionen” förstås som ”gemensamma kommittén”.

Nr 96/67

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–25 och bilagan

För tillämpningen av artikel 10 ska ”medlemsstaterna” förstås som ”Europeiska unionens medlemsstater”.

När det gäller tillämpningen av artikel 20.2 ska ”kommissionen” förstås som ”gemensamma kommittén”.

Nr 785/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8 och 10.2

Nr 2009/12

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12

B. Flygtrafikledning

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4, 6 och 9–14

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("tjänstedirektivet")

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19, bilagorna I och IISV L 321/24 Europeiska unionens officiella tidning 20.11.2012

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12, bilagorna I–V

Nr 2096/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 1315/2007 av den 8 november 2007 om säkerhetstillsyn av flygledningstjänsten och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 668/2008 av den 15 juli 2008 om ändring av bilagorna II–V i förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, med avseende på arbetsmetoder och driftsprocesser

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9, bilagorna I–V

Nr 2150/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Nr 2006/23

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskaps-certifikat för flygledare

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16, 18–20, bilagorna I och IV

Nr 730/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuella flygregler ovanför flygnivå 195

Nr 1794/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Nr 1033/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet

Nr 1032/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

Nr 219/2007

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)

Tillämpliga bestämmelser: artikel 1.1–1.2, 1.5–1.7, artiklarna 2, 3 och 4.1 samt bilaganSV  
20.11.2012 Europeiska unionens officiella tidning L 321/25

Nr 633/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–7, andra och tredje meningen i artikel 8, bilagorna I–IV

Nr 1265/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1265/2007 av den 26 oktober 2007 om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9, bilagorna I–IV

Nr 1315/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1315/2007 av den 8 november 2007 om säkerhetstillsyn av flygledningstjänsten och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15

Nr 482/2008

Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5, bilagorna I–II

Nr 668/2008

Kommissionens förordning (EG) nr 668/2008 av den 15 juli 2008 om ändring av bilagorna II–V i förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, med avseende på arbetsmetoder och driftsprocesser

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–2

Nr 1361/2008

Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 (med undantag av artikel 1.6), bilaga (med undantag av punkterna 11 och 12).

Nr 29/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15, bilagorna I–VII

Nr 30/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 30/2009 av den 16 januari 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1032/2006 när det gäller kraven avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata som tjänar som underlag för datalänktjänster

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–2 och bilagan

Nr 262/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–13, bilagorna I–III

Nr 1070/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 med undantag av artikel 1.4

C. Flygsäkerhet

Nr 3922/91

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91

Kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj 1999 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91

Kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan

Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och 12–13 med undantag av artiklarna 4.1 och 8.2 (andra meningen), bilagorna I–III

För tillämpningen av artikel 12 ska ”medlemsstaterna” förstås som ”Europeiska unionens medlemsstater”.

Nr 216/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–68 med undantag för artiklarna 65, 69.1 andra stycket och 69.4, bilagorna I–VI

ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–3 (med undantag av artikel 1.7 om införande av nya artiklar 8a.5, 8b.6 och 8c.10) och bilagan

Nr 94/56

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12

Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11, bilagorna I och II

Nr 1321/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4

Nr 1330/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilagorna I och II

Nr 1702/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 381/2005 av den 7 mars 2005 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 avseende den tidsperiod under vilken medlemsstaterna får utfärda godkännande för en begränsad tid

Kommissionens förordning (EG) nr 335/2007 av den 28 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar

Kommissionens förordning (EG) nr 375/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Kommissionens förordning (EG) nr 287/2008 av den 28 mars 2008 om förlängning av den giltighetstid som avses i artikel 2c.3 i förordning (EG) nr 1702/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1057/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av tillägg II till bilagan till förordning (EG) nr 1702/2003 om granskningsbevis avseende luftvärdighet (EASA blankett 15a)

Kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Anmärkning: Ändrad genom rättelse av kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 321, 8.12.2009)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4 och bilagan. De övergångsperioder som det hänvisas till i denna förordning ska fastställas av gemensamma kommittén. SV L 321/28 Europeiska unionens officiella tidning 20.11.2012

Nr 2042/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 avseende godkännande med begränsad giltighetstid och bilagorna I och III

Kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Kommissionens förordning (EU) nr 127/2010 av den 5 februari 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I–IV

Nr 104/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet



Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–7 och bilagan

Nr 593/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 av den 31 maj 2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

ändrad genom:

Kommissionens förordning (EG) nr 1356/2008 av den 23 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 593/2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12, 14.2 och bilagan

Nr 736/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18

Nr 768/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 768/2006 av den 19 maj 2006 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG i fråga om insamling och utbyte av information om säkerheten hos luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen samt förvaltningen av informationssystemet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5

Nr 2111/2005

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–13 och bilagan

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen SV 20.11.2012 Europeiska unionens officiella tidning L 321/29

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna A–C

Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–3, bilagorna A–B

## D. Luftfartsskydd

Nr 300/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18, artikel 21 och bilagan

Nr 18/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 av den 8 januari 2010 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten

Nr 272/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008

Nr 1254/2009

Kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 av den 18 december 2009 om kriterier för hur medlemsstaterna kan bevilja undantag från de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart och anta alternativa säkerhetsåtgärder

Kommissionens förordning (EU) nr ... av den ... om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd [under EU-behandling]

Kommissionens beslut (EU) nr ... av den ... om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd innehållande uppgifter som det hänvisas till i artikel 18 i förordning (EG) nr 300/2008 [under EU-behandling]

## E. Miljöskydd

Nr 2006/93

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I och II

Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen

Ändrad eller anpassad genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15, bilagorna I och II

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16 och bilagorna I-VISV L 321/30 Europeiska unionens officiella tidning 20.11.2012

F. Sociala aspekter

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 2–3 och bilagan

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19, 21–24 och 26–29

G. Konsumentskydd

Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10

Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–34

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor,

ändrad genom:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–17

Nr 1107/2006

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–17, bilagorna I och II

H. Övrig lagstiftning

Nr 80/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EEG) nr 2299/89

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18, bilagorna I och IISV 20.11.2012 Europeiska unionens officiella tidning L 321/31

*BILAGA IV*

**FÖRTECKNING ÖVER ANDRA STATER SOM DET HÄNVISAS TILL I ARTIKLARN  
3 OCH 5 OCH I BILAGA I**

1. Republiken Irland (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)
  2. Furstendömet Liechtenstein (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)
  3. Konungariket Norge (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet)
  4. Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet)
-