

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan, som undertecknats den 6 december 2002. Dessutom föreslås att riksdagen antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet är det första blandavtalet inom sjöfartssektorn som har ingåtts mellan Europeiska gemenskapen, dess medlemsstater och tredje land. Syftet med avtalet är att främja villkoren för gemenskapen och rederier som är etablerade i dess medlemsstater att bedriva sjötransporter dels mellan Kina och gemenskapen, dels mellan gemenskapen och Kina samt tredje land. Avtalet grundas på principerna om frihet att tillhandahålla sjötransporttjänster, oinskränkt tillgång till laster och tredjelandshandel, obegränsad tillgång till och icke-diskriminerande behandling vid utnyttjande av hamnar och stödtjänster, liksom när det gäller bedrivande av kommersiell

verksamhet. Eftersom det inte finns några direkta sjötransporter från Finland till Kina är avtalet av ringa betydelse för Finland.

Enligt avtalsbestämmelserna sluts avtalet för fem år. Avtalet förlängs varje år såvida inte någondera parten säger upp det skriftligen sex månader före den dag det löper ut. Parterna godkänner avtalet i enlighet med deras egna förfaranden. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna till varandra anmält att deras förfaranden för godkännande är avslutade.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft samtidigt med avtalet vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president. Avtalet träder i kraft efter det att alla Europeiska gemenskapens medlemsstater och Folkrepubliken Kinas regering har avslutat förfarandena för godkännande av avtalet.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Nuläge .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Lagstiftning och praxis.....</b>	<b>3</b>
Den nationella lagstiftningen .....	3
Lagstiftningen i Europeiska gemenskapen .....	4
<b>2. Sjötransportavtalet EU-Kina .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Avtalets syfte och det viktigaste innehållet.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Protokoll om ändring av avtalet om sjötransport.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3. Kompetensfördelningen mellan medlemsstaterna, å ena sidan, och</b>	
Europeiska gemenskapen, å andra sidan .....	6
<b>3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Propositionens konsekvenser .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Beredningen av propositionen.....</b>	<b>8</b>
<b>5.1. Förhandlingarna om avtalet .....</b>	<b>8</b>
<b>5.2. Beredningen av propositionen i Finland .....</b>	<b>8</b>
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Innehållet i avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess</b>	
<b>medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan, samt dess</b>	
<b>relation till finsk lagstiftning.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Lagförslag .....</b>	<b>13</b>
<b>3. Ikraftträdande.....</b>	<b>14</b>
<b>4. Behovet av riksdagens samtycke.....</b>	<b>14</b>
<b>5. Behandlingsordning .....</b>	<b>16</b>
<b>LAGFÖRSLAG .....</b>	<b>17</b>
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i	
avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å	
ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan .....	17
<b>AVTALTEXT .....</b>	<b>18</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning och praxis

Avtal om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan (nedan sjötransportavtalet EU-Kina)

Europeiska unionens råd beslöt den 12 februari 1998 bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar om upprättande av ett avtal om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan. Avtalet undertecknades i Bryssel den 6 december 2002.

Europeiska unionens råd beslöt den 21 juni 2004 bemyndiga kommissionen att i gemenskapens och dess medlemsstaters namn inleda förhandlingar med Folkrepubliken Kina om anpassning av sjötransportavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan, med anledning av att tio nya medlemsstater anslutit sig till Europeiska unionen.

Enligt artikel 1 i protokollet om ändring av avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan, skall Republiken Tjeckien, Republiken Estland, Republiken Cypern, Republiken Ungern, Republiken Lettland, Republiken Litauen, Republiken Malta, Republiken Polen, Republiken Slovenien och Republiken Slovakien vara parter i det avtal om sjötransport som ingicks mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan, i Bryssel den 6 december 2002.

Europeiska unionens råd fattade den 18 juli 2005 ett beslut om att utvidga avtalet till att gälla de nya medlemsstaterna.

Sjötransportavtalet EU-Kina är det första blandavtalet inom sjöfartssektorn som har

ingåtts mellan Europeiska gemenskapen och tredje land.

Den nationella lagstiftningen

Finland och Kina har 1977 ingått ett bilateralt sjöfartsavtal (det mellan Republiken Finlands regering och Folkrepubliken Kinas regering i Helsingfors den 27 januari 1977 ingångna sjöfartsavtalet; FördrS 21/1978). Avtalet har ratificerats den 2 maj 1978 och det trädde i kraft den 15 juni 1978. Avtalets syfte är att främja utvecklingen av handelssjöfarten mellan de avtalsslutande parterna och stärka sjöfartssamarbetet mellan länderna. Avtalet innehåller bestämmelser om tillträde till hamnar samt ömsesidigt beviljande av mest gynnsam nationsbehandling till fartyg i fråga om olika skatter, tullar och avgifter samt hamntjänster och -formaliteter. Enligt avtalet beviljas även ömsesidig skattebefrielse för inkomster som de avtalsslutande parternas sjötransportföretag haft av bedrivande av sjötransport.

En del av bestämmelserna i avtalet hör till området för lagstiftningen och de har satts i kraft genom lag (lag 453/1978 av den 2 maj 1978 om godkännande av vissa bestämmelser i sjöfartsavtalet med Folkrepubliken Kina). En förordning 454/1978 i anslutning till avtalet har utfärdats den 7 juni 1978. Avtalets praktiska betydelse har varit ringa, eftersom sjötrafik inte bedrivs mellan Finland och Kina. Godstrafiken mellan Finland och Kina sköts som matartrafik via de största hamnarna i Mellaneuropa.

I 4 § i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) finns bestämmelser om handelssjöfart inom Finlands vattenområden. Enligt den lagen får för handelssjöfart inom Finlands vattenområden inte andra fartyg än finska användas, om det inte är fråga om utrikesfart. Kommunikationsministeriet kan under vissa förutsättningar tillåta handelssjöfart med ett utländskt fartyg. Dessutom kan genom förordning enligt avtal med en främ-

mande stat och under förutsättning av ömsesidighet stadgas att fartyg från staten i fråga har rätt att utan ovan nämnda tillstånd bedriva handelssjöfart inom Finlands vattenområden. Endast Norge har med stöd av 4 § 3 mom. i lagen angående rättighet att idka näring enligt förordningen (1234/1996) beviljats ett sådant tillstånd.

#### Lagstiftningen i Europeiska gemenskapen

Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen är berättigade att utan tillstånd av kommunikationsministeriet bedriva handelssjöfart enligt bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 före-skriver om tillämpningen av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land.

## 2. Sjötransportavtalet EU-Kina

### 2.1. Avtalets syfte och det viktigaste innehållet

Det allmänna målet med sjötransportavtalet EU-Kina är att förbättra villkoren för godstransporter till sjöss till och från Kina, till och från Europeiska gemenskapen liksom till och från Europeiska gemenskapen och Kina, å ena sidan, och tredje land, å andra sidan, till förmån för ekonomiska aktörer. Det baseras på principerna om frihet att tillhandahålla sjötransporttjänster, oinskränkt tillgång till laster och tredjelandshandel, obegränsad tillgång till och icke-diskriminerande behandling vid utnyttjande av hamnar och stödtjänster, liksom när det gäller bedrivande av kommersiell verksamhet. Avtalet omfattar alla aspekter av dörr-till-dörr-tjänster.

Avtalet innehåller bestämmelser om internationella godstransporter till sjöss och logistiska tjänster, multimodala transporter som

inbegriper ett transportled till sjöss mellan hamnar i Kina och hamnar i Europeiska gemenskapens medlemsstater, liksom internationella godstransporter till sjöss mellan hamnar i Europeiska gemenskapens medlemsstater. Det är också tillämpligt på tredje-landshandel och förflyttning av utrustning såsom tomma containrar, som inte transporteras som gods mot betalning, mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater.

Genom avtalet garanterar de avtalsslutande parterna fartyg som för den andra partens flagg eller som opereras av den andra partens medborgare eller företag en icke-diskriminerande behandling, som kan jämföras med den behandling som garanteras partens egna fartyg när det gäller tillträde till hamnar, utnyttjande av infrastruktur och stödtjänster i dessa hamnar, liksom därmed förbundna avgifter, tullformaliteter och tilldelning av kajplatser samt möjligheter till lastning och lossning.

När det gäller tillhandahållande av internationella godstransporttjänster till sjöss och logistiska tjänster, bl.a. multimodala dörr-till-dörr-transporter, skall varje avtalsslutande part enligt avtalet tillåta att den andra partens rederier etablerar helägda eller gemensamt ägda dotterföretag, filialer eller representationskontor och att dotterföretag och filialer bedriver ekonomisk verksamhet, i enlighet med den förra partens lagar och förordningar.

Genom avtalet bestäms även att inkomster för den ena avtalsslutande partens medborgare eller rederier från internationell sjötransport och multimodala transporter i den andra avtalsslutande parten kan regleras i fritt konvertibla valutor. Inkomster från och utgifter för ekonomisk verksamhet som bedrivs av dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena partens rederier som är etablerade i den andra parten kan regleras i värdlandets valuta. Återstoden efter ovan nämnda rederiers, dotterbolags, filialers eller representationskontors betalning av lokala avgifter får fritt överföras till utlandet till den växelkurs som banken tillämpar dagen för överföringen.

Avtalet sluts för fem år. Därefter förlängs avtalet varje år, såvida inte någondera parten säger upp det skriftligen sex månader före den dag det löper ut. Avtalet träder i kraft

den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalslutande parterna till varandra anmält att deras förfaranden för godkännande är avslutade.

Om avtalet på någon punkt är mindre gynnsamt än befintliga bilaterala avtal mellan enskilda medlemsstater i Europeiska gemenskapen samt Kina, skall de mer gynnsamma bestämmelserna ha företräde utan att detta begränsar gemenskapens skyldigheter eller iakttagandet av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Bestämmelserna i detta avtal ersätter bestämmelserna i tidigare bilaterala avtal mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater och Kina, om sistnämnda bestämmelser antingen strider mot förstnämnda bestämmelser, utom när det gäller den situation som avses i föregående mening, eller är identiska. Bestämmelser i befintliga bilaterala avtal som inte omfattas av detta sjötransportavtal skall fortsättningsvis tillämpas.

Kina har i bilaterala diskussioner föreslagit att gällande bilaterala avtal skulle förbli i kraft även efter att nu aktuella avtal har satts i kraft. Enligt statsrådets uppfattning kan det nu gällande sjöfartsavtalet mellan Finland och Folkrepubliken Kina förbli i kraft. Om bestämmelserna i ett bilateralt avtal i något enskilt fall visar sig vara inkonsekventa i förhållande till bestämmelserna i sjötransportavtalet EU-Kina skall bestämmelserna i sistnämnda avtal ges företräde.

## **2.2. Protokoll om ändring av avtalet om sjötransport**

Enligt artikel 1 i protokollet om ändring av avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan, skall Republiken Tjeckien, Republiken Estland, Republiken Cypern, Republiken Ungern, Republiken Lettland, Republiken Litauen, Republiken Malta, Republiken Polen, Republiken Slovenien och Republiken Slovakien vara parter i det avtal om sjötransport som ingicks mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan, i Bryssel den 6 december 2002.

Enligt artikel 3 i protokollet skall protokollet godkännas av de avtalslutande parterna i

enlighet med deras egna förfaranden. Det skall träda i kraft samma dag som avtalet träder i kraft. Om detta protokoll emellertid skulle godkännas av de avtalslutande parterna vid ett senare tillfälle än dagen för avtalets ikraftträdande, skall protokollet träda i kraft den dag då parterna till varandra har anmält slutförandet av de interna förfarandena för protokollets godkännande.

I akten om villkoren för de nya medlemsstaternas anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen – närmare bestämt andra stycket i artikel 6.2 – bestämdes bl.a. att de nya medlemsstaternas anslutning till de avtal eller konventioner som har ingåtts mellan eller undertecknats av gemenskapen och dess medlemsstater samt tredje länder skall godkännas genom protokoll som fogas till sådana avtal eller konventioner.

Enligt det nämnda stycket i anslutningsakten kommer protokoll till avtalen att ingås genom enhälligt beslut på medlemsstaternas vägnar och det tredje landet eller de tredje länderna eller den internationella organisationen i fråga. Detta förfarande kommer inte att påverka gemenskapens egen behörighet eller beröra fördelningen av befogenheter mellan gemenskapen och medlemsstaterna när det gäller ingående av sådana avtal i framtiden eller eventuella andra ändringar som inte har samband med utvidgningen. Det är kommissionens uppgift att förhandla fram dessa protokoll på grundval av förhandlingsdirektiv som enhälligt godkänts av medlemsstaterna.

Beslutet om att avtalet om sjötransport mellan EU och Kina skall utsträckas till att omfatta de nya medlemsstaterna fattades av Europeiska unionens råd den 18 juli 2005. I det senaste fördraget för nya medlemsstaters anslutning till Europeiska unionen har man i fråga om traktatkompetensen gått in för en annan lösning än vad som har varit fallet vid tidigare utvidgningar av unionen.

Artikel 6 (2) i anslutningsakten innehåller ett uttryckligt bemyndigande att en begränsad del av medlemsstaternas traktatkompetens överläts från medlemsstaterna till Rådet. Bestämmelsen i fråga ansågs beröra bestämmelserna om suveränitet i 1 § i grundlagen och hör till området för lagstiftningen (RP 78/2003). Det s.k. dualistiska systemet för sätande i kraft av avtal har således medvetet

förbigåtts. På ovan nämnda grunder finns det inte skäl att i regeringspropositionens kläm om godkännande och inte heller i lagens 1 § om sättande i kraft av avtalet nämna anpassningsprotokollet.

Efter att Rådet godkänt avtalet genom förenklad förfarande undertecknas det av den minister från en medlemsstat som fungerar som ordförande tillsammans med kommissarien. Efter konsultation med Europaparlamentet fattar Rådet ett slutligt beslut om godkännande av protokollet även till de delar det berör medlemsstaternas kompetens.

### **2.3. Kompetensfördelningen mellan medlemsstaterna, å ena sidan, och Europeiska gemenskapen, å andra sidan**

Sjötransportavtalet EU-Kina är ett avtal med delad kompetens där bestämmelserna dels ingår i varje medlemsstats och dels i Europeiska gemenskapens kompetens. Kompetensfördelningen mellan gemenskapen och medlemsstaterna är inte entydig och avtalet innehåller inte några bestämmelser som skulle peka på en delad kompetens.

Europeiska gemenskapernas domstol har behörighet att tolka de bestämmelser som ingår i avtal med delad kompetens. EG-domstolen bör i stöd av sin rättspraxis anses ha behörighet att tolka bestämmelser i ett avtal som ingår i gemenskapens exklusiva kompetens även, då bestämmelserna i enskilda fall tillämpas på ärenden som ingår i medlemsstaternas kompetens.

Nedan görs i fråga om sjötransportavtalet EU-Kina en bedömning av kompetensfördelningen mellan Europeiska gemenskapen, å ena sidan, och dess medlemsstater, å andra sidan.

Enligt EG-domstolens rättspraxis får medlemsstaterna i ärenden som ingår i Europeiska gemenskapens exklusiva kompetens normalt inte förbinda sig till internationella förpliktelser och inte heller förverkliga andra nationella åtgärder. Å andra sidan utgör blotta förekomsten av gemenskapens kompetens inte något hinder för medlemsstaterna att i frågor som inte ingår i gemenskapens exklusiva kompetens begagna sig av sin nationella kompetens t.ex. för att godkänna internationella förpliktelser.

Upprättande av avtalet i fråga på gemen-

skapens vägnar baseras på artikel 80.2 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Det faktum att gemenskapen har kompetens på trafikens område innebär dock inte, att denna kompetens till sin karaktär skulle vara exklusiv. Enligt EG-domstolens s.k. ERTA-rättspraxis förlorar medlemsstaterna sin kompetens att ingå avtal med tredje länder om internationella förpliktelser bara i den mån gemensamma bestämmelser, som kan påverkas av dessa förpliktelser, tas i bruk. Till den del gemensamma bestämmelser har tagits i bruk i Europeiska gemenskapen har gemenskapens externa kompetens till sin karaktär blivit exklusiv.

Europeiska gemenskapens lagstiftning föreskriver om friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) samt i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpningen av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land. Till den del förpliktelserna enligt sjötransportavtalet kan påverka de gemensamma bestämmelserna i ovan nämnda förordningar, på det sätt som avses i ERTA-rättspraxisen, ingår förpliktelserna i Europeiska gemenskapens exklusiva kompetens.

När det gäller förordning nr 3577/92 bör det observeras, att denna enligt artikel 2 enbart berör sjötransport av passagerare eller gods inom en och samma medlemsstat. Sjötransportavtalet skall däremot inte alls tillämpas på ren inhemsk transport mellan hamnar i någon av gemenskapens medlemsstater eller mellan hamnar i Kina (stycke 3 i artikel 2.1). Eftersom förordningen nr 3577/92, å ena sidan, och sjötransportavtalet, å andra sidan, har helt olika tillämpningsområden, skapas inte genom förordningen någon exklusiv kompetens för gemenskapen i fråga om sjötransportavtalet.

Det uttryckliga syftet med rådets förordning nr 4055/86 är att principen om frihet att tillhandahålla tjänster skall utvidgas till sjötransporter mellan medlemsstater inbördes och mellan medlemsstater och tredje land så, att nuvarande inskränkningar stegvis kan avvecklas och för att förhindra att nya in-

skränkningar införs. Artikel 1.4 i förordningen avser tillhandahållande av sjötransporttjänster både mellan hamnar i två olika medlemsstater och mellan hamnar inom samma medlemsstat. Föreskrifterna om tillämpning på personer i förordningen skall enligt artikel 1.2 även gälla medborgare i medlemsstaterna som är etablerade utanför gemenskapen, samt rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontrollerade av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i denna medlemsstat enligt dess lagstiftning. Tillämpningen av förordning nr 4055/86 på personer är med andra ord mera omfattande än rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, en förordning som inte alls avser näringsidkare som är etablerade utanför Europeiska gemenskapen.

Även om bestämmelserna i förordning nr 4055/86 inte avser näringsidkare som är etablerade utanför Europeiska gemenskapen, förutom näringsidkare med nyss relaterade begränsningar i fråga om bestämmanderätt och fartygsregistrering, sammanfaller bestämmelsernas tillämpningsområde åtminstone delvis med de bestämmelser i sjötransportavtalet som berör tillhandahållande av sjötransporttjänster. Avtalet gäller de facto t.ex. näringsidkare och rederier som är etablerade i Folkrepubliken Kina och kontrollerade av medborgare i en medlemsstat. Förpliktelsen på grund av avtalet kan till den delen anses påverka de gemensamma bestämmelserna i förordningen nr 4055/86 på ett sätt som avses i ERTA-rättspraxisen och skulle på den grund ingå i gemenskapens exklusiva kompetens. Detta gäller åtminstone artiklarna 4 och 5 i sjötransportavtalet, som innehåller viktiga bestämmelser om friheten att tillhandahålla tjänster.

I artikel 8 i avtalet föreskrivs att helägda eller gemensamt ägda dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena avtalslutande partens rederier som är etablerade i den andra parten, oavsett nationalitet, skall ha rätt att anställa och hålla i sin tjänst nyckelpersonal i enlighet med värdlandets gällande lagstiftning. Vardera parten skall även underlätta för den andra partens arbets-

tagare att få arbetstillstånd och visum. I det följande behandlas gemenskapens kompetens, först i fråga om arbetstillstånd och sedan i fråga om visum.

Europeiska gemenskapen har inte hittills i sin interna lagstiftning kommit med några gemensamma bestämmelser gällande arbetstillstånd och inte heller i övrigt presenterat bestämmelser om hur medborgare från tredje länder som är bosatta i en medlemsstat kan få rätt till arbete i den staten. I vissa internationella avtal som Europeiska gemenskapen ingått finns det visserligen bestämmelser om saken i fråga. Men dessa avtal berör helt andra områden än vad som avses i artikel 8 i sjötransportavtalet, eftersom de inte har Folkrepubliken Kina som avtalslutande part. Även om Europeiska gemenskapen enligt fjärde strecksatsen i artikel 137.3 i FEG kunde ha kompetens att utfärda bestämmelser i ärendet är den kompetensen dock inte till sin karaktär exklusiv. Första meningen i artikel 8 i sjötransportavtalet kan således anses ingå i medlemsstaternas kompetens.

I fråga om visum har genom rådets förordning (EG) nr 539/2001 fastställts en förteckning över tredje länder vars medborgare är skyldiga att inneha visering när de passerar de yttre gränserna (dit hör bl.a. Folkrepubliken Kina) och en förteckning över de tredje länder vars medborgare är undantagna från detta krav. En enhetlig modell för visumhandlingar har föreskrivits i rådets förordning (EG) nr 1683/95 om en enhetlig utformning av visumhandlingar och beträffande själva viseringsförfarandet har gemensamma konsulära anvisningar utfärdats för de diplomatiska och konsulära beskickningarna. I belysning av gemenskapens regelverk om visum är det klart att bestämmelsen om visum i artikel 8 i sjötransportavtalet i enlighet med ERTA-rättspraxisen utgör en del av ett område med gemensamma bestämmelser, eller i varje fall hör till ett område som dessa bestämmelser till största delen täcker. Det ingår därmed i gemenskapens exklusiva kompetens att godkänna förpliktelsen om visum i artikel 8 i avtalet.

### **3. Målsättning och de viktigaste förslagen**

Syftet med propositionen är att godkänna

och sätta i kraft sjötransportavtalet EU-Kina, till de delar avtalets bestämmelser ingår i Finlands kompetens. Avsikten är att Riksdagen skall godkänna avtalet och anta lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Om lagens ikraftträdande bestäms genom förordning av republikens president.

#### 4. Propositionens konsekvenser

Sjötransportavtalet EU-Kina handlar om att etablera en dialog mellan EU och Folkrepubliken Kina. Genom avtalet garanteras fartyg från EU:s medlemsstater obegränsat tillträde till handelssjöfart till i Kina. Dessutom underlättas genom avtalet de i Europeiska gemenskapen etablerade rederiernas verksamhet särskilt i fråga om lasthantering, lagrings- och magasineringstjänster samt speditionstjänster. Avtalet gör det möjligt för EU-rederier att äga terminaler i Kina och det blir betydligt lättare att grunda dotterbolag, filialer och representationskontor i Kina. Genom avtalet främjas även verksamhetsförutsättningarna för kinesiska rederiers nyckelpersonal inom EU-området.

Avtalet ger inte kinesiska fartyg cabotage längs Finlands kuster. Avtalet har beaktat den gällande lagstiftningen i Europeiska gemenskapen liksom även de bilaterala avtalen om sjötransport mellan gemenskapens medlemsstater och Folkrepubliken Kina. Avtalet rör inte besättningsmedlemmars nationalitet och inte heller passagerartrafik.

### 5. Beredningen av propositionen

#### 5.1. Förhandlingarna om avtalet

Rådet beviljade redan 1998 förhandlingsmandat åt kommissionen, men förhandlingarna fortskred länge i mycket långsam takt. Det kan antas att förhandlingstakten till en del berodde på att Kina försökte bli medlem i Världshandelsorganisationen WTO, vilket sedan skedde den 11 december 2001. Det är främst för gemenskapens största sjöfartsstater Grekland, Malta, Danmark och Förenade kungariket som avtalet är av egentlig betydelse för sjöfarten.

Sjötransportavtalet EU-Kina har under-tecknats den 6 december 2002 och de flesta

av EU:s medlemsstater har godkänt det. Anslutningen av tio nya medlemsstater till gemenskapen beaktades genom ingående av ett särskilt protokoll.

Protokollet skall godkännas av de avtalslutande parterna i enlighet med deras egna förfaranden. Det skall träda i kraft samma dag som själva avtalet träder i kraft. Om detta protokoll emellertid skulle godkännas av de avtalslutande parterna vid ett senare tillfälle än dagen för avtalets ikraftträdande, skall protokollet träda i kraft den dag då parterna till varandra har anmält slutförandet av de interna förfarandena för protokollets godkännande.

Enligt kommissionen skapar det långt utdragna ikraftträdandet problem, eftersom Kina inte går med på att tillämpa avtalet temporärt. Därför har kommissionen uppmanat medlemsstaterna att ratificera avtalet i brådskande ordning.

#### 5.2. Beredningen av propositionen i Finland

Med anledning av kommissionens framställning sände trafikministeriet den 13 juli 1997 en skrivelse E 46/1997 rd till riksdagen. Riksdagens trafikutskott gav utlåtande i ärendet den 25 september 1997.

Alla de målsättningar Finland har framfört i skrivelsen E 46/1997 rd har förverkligats. Kommunikationsutskottet sände den 5 december 2001 och den 26 september 2002 U-skrivelser till riksdagen om förhandlingarnas fortskridande.

I samband med ärendets beredning på det nationella planet har kommunikationsministeriet regelbundet begärt ministeriernas och branschaktörernas synpunkter på avtalsförhandlingarnas fortskridande. I de inkomna utlåtandena har uppmärksamhet närmast fäst vid att fartyg från Kina inte bör beviljas cabotage.

Kommunikationsministeriet har den 29 april 2002 begärt utlåtande av justitieministeriet, utrikesministeriet, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket, rederiföreningarna, branschens arbetstagarorganisationer, Finlands Hamnförbund samt Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund om Finland kan godkänna avtalet och ratificera det. Ministerierna, Ålands landskapsregering och



branschaktörerna har inte kommit med några särskilda invändningar mot att avtalet undertecknas och ratificeras. Fraktfartygsföreningen ansåg det viktigt att avtalet inte tillämpas på sådan inrikestrafik som uteslutande bedrivs mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater.

Republikens president utfärdade den 4 oktober 2002 bemyndigande att underteckna avtalet.

Den 1 maj 2004 fick Europeiska unionen tio nya medlemsstater. Enligt artikel 6.2 i anslutningsakten ansluter sig de nya medlemsstaterna till sjötransportavtalet EU-Kina genom ett protokoll om ändring av avtalet i fråga. I den ovan nämnda punkten i anslutningsakten föreskrivs om ett förenklat förfarande, enligt vilket protokollet ingås mellan Europeiska unionens råd, genom enhälligt beslut på medlemsstaternas vägnar, och

Kina.

I kommunikationsministeriets skrivelse av den 17 februari 2005 hänvisades i ärendet till regeringens proposition om godkännande av utvidgningsfördraget (RP 78/2003), där ett förenklat beslutsförfarande i Rådet gällande de nu aktuella anpassningsprotokollen beskrivs på sidorna 61, 147 och 149. Dessutom hänvisade ministeriet i nämnda skrivelse till U-skrivelsen UM2004-01795, där den i bilagan intagna listan inte upptar det nu aktuella avtalet, av vilken anledning skrivelsen i ärendet den 17 februari 2005 kom till.

Regeringens proposition med förslag till godkännande och sättande i kraft av sjötransportavtalet EU-Kina har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet och arbetsministeriet.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Innehållet i avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kina, å andra sidan, samt dess relation till finsk lagstiftning

**Artikel 1. Syfte.** Sjötransportavtalet EU-Kina syftar till att förbättra villkoren för godstransporter till sjöss mellan Kina och Europeiska gemenskapen, å ena sidan, samt mellan gemenskapen och Kina samt tredje land, å andra sidan, till förmån för ekonomiska aktörer. Avtalet grundas på principerna om frihet att tillhandahålla sjötransporttjänster, oinskränkt tillgång till laster och tredjelandshandel, obegränsad tillgång till och icke-diskriminerande behandling vid utnyttjande av hamnar och stödtjänster, liksom när det gäller bedrivande av kommersiell verksamhet. Avtalet omfattar alla aspekter av dörr-till-dörr-tjänster.

**Artikel 2. Räckvidd.** Avtalet är tillämpligt på internationella godstransporter till sjöss och logistiska tjänster, även multimodala

transporter som inbegriper ett transportled till sjöss, mellan hamnar i Kina och hamnar i Europeiska gemenskapens medlemsstater, liksom internationella godstransporter till sjöss mellan hamnar i gemenskapens medlemsstater. Det är också tillämpligt på tredjelandshandel och förflyttning av utrustning såsom tomma containrar, när dessa inte transporteras som gods mot betalning, mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av gemenskapens medlemsstater. Om fartyg från den ena avtalsslutande parten går i trafik från en av den andra avtalsslutande partens hamnar till en annan, eller från en hamn i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater till en annan, för att lasta gods som skall transporteras till utlandet eller lossa gods från utlandet, skall detta enligt artikeln anses vara ett led i internationell sjötransport. Avtalet skall inte tillämpas på ren inhemsk transport mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater.

Enligt artikel 2.2 skall detta avtal inte påverka tillämpningen av bilaterala sjöfartsavtal som ingåtts mellan Kina och gemenska-

pens medlemsstater när det gäller frågor som inte omfattas av detta avtal.

Enligt artikel 2.3 skall detta avtal inte påverka rätten för tredje parts fartyg att bedriva gods- eller passagerartransporter mellan de avtalsslutande parternas hamnar eller mellan någon av parternas hamnar och en tredje hamnar.

**Artikel 3. Definitioner.** I artikeln definieras några viktiga uttryck som har betydelse med avseende på tillämpningen av sjötransportavtalet EU-Kina. I detta avtal avses med

”internationella godstransporter till sjöss och logistiska tjänster” tillhandahållandet av internationella godstransporttjänster till sjöss, och därmed förbunden lasthantering, lagrings- och magasineringstjänster, tullklaringstjänster, containerterminaler och depå-tjänster, i hamn eller på land, samt agent-, mäklar- och fraktspeditionstjänster;  
 ”multimodala transporter” frakt av gods med hjälp av mer än ett transportmedel som inbegriper ett transportled till sjöss, och som omfattas av ett enda transportdokument;

”agent- och mäklartjänster” verksamhet som utgörs av att inom ett visst geografiskt område som agent företräda ett eller flera rederiers företagsintressen bl.a. i syfte att marknadsföra och sälja sjötransporttjänster och därmed förbundna tjänster, utfärda konossement för företagets räkning, förbereda dokumentation och tillhandahålla företagsinformation samt att representera rederiet när det gäller organiserande av fartygets hamnanlöp eller övertagande av last vid behov;

”fraktspeditionstjänster” verksamhet som utgörs av att organisera och övervaka sändningar för avlastarens räkning genom upphandling av stödtjänster, förberedelser av dokumentation och tillhandahållande av företagsinformation;

”rederi” ett företag som uppfyller följande villkor:

i) det är etablerat i enlighet med offentlig rätt eller privaträtt i Kina, Europeiska gemenskapen eller någon medlemsstat i gemenskapen,

ii) det har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet i Kina eller Europeiska gemenskapen, och

iii) det bedriver internationella sjötransporter med fartyg som det antingen äger eller opererar.

Rederier som är etablerade utanför Europeiska gemenskapen eller Kina och som kontrolleras av medborgare i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater eller Kina, skall också omfattas av bestämmelserna i detta avtal, om deras fartyg är registrerade i den aktuella medlemsstaten eller i Kina, i enlighet med gällande lagstiftning.

”dotterbolag” ett företag som ägs av ett rederi och som är en separat juridisk person;

”filial” ett driftställe som ägs av ett rederi och som inte är en separat juridisk person;

”representationskontor” ett representationskontor för en avtalsslutande parts rederi som är etablerat i den andra avtalsslutande parten;

”fartyg” ett handelsfartyg som i enlighet med Kinas, Europeiska gemenskapens eller dess medlemsstaters lagar är registrerat i någon avtalsslutande parts sjöfartsregister under den partens nationella flagg och som bedriver internationella sjötransporter, inklusive fartyg som för tredje lands flagg, men som ägs eller opereras av ett rederi i Kina eller i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater. Detta begrepp omfattar dock inte örlogsfartyg eller andra fartyg i icke-kommersiell drift.

Avsikten är att säkerställa att begreppen uppfattas på samma sätt i alla avtalsslutande stater.

**Artikel 4. Tillhandahållande av tjänster.** De avtalsslutande parterna skall garantera fartyg som för den andra partens flagg eller som opereras av den andra partens medborgare eller företag en icke-diskriminerande behandling som kan jämföras med den behandling som garanteras partens egna fartyg, när det gäller tillträde till hamnar, utnyttjande av infrastruktur och stödtjänster i dessa hamnar, liksom därmed förbundna ersättningar och avgifter, tullformaliteter och tilldelning av kajplatser samt möjligheter till lastning och lossning. De avtalsslutande parterna skall åta sig att på ett effektivt sätt tillämpa principen om obegränsat tillträde till den internationella sjöfartsmarknaden och -trafiken på en icke-diskriminerande och kommersiell grund. Vid tillämpningen av de nyssnämnda principerna skall de avtalsslutande parterna

a) avstå från att införa lastdelningsbestämmelser i framtida avtal med tredje land när det gäller sjötransporttjänster och inom en

rimlig tidsperiod upphäva sådana eventuella bestämmelser som finns i tidigare ingångna bilaterala avtal,

b) då detta avtal träder i kraft upphäva alla ensidiga administrativa, tekniska eller andra åtgärder, som kan utgöra en indirekt begränsning av och ha diskriminerande effekter på det fria tillhandahållandet av internationella sjötransporttjänster,

c) då detta avtal träder i kraft avstå från att genomföra administrativa, tekniska eller lagstiftningsmässiga åtgärder som kan ha diskriminerande effekter på den andra partens medborgare eller företag, när det gäller tillhandahållandet av internationella sjötransporttjänster.

Varje avtalsslutande part skall låta den andra avtalsslutande partens rederier, på icke-diskriminerande grund och på villkor som avtalats mellan de berörda företagen, få tillgång till och kunna utnyttja matartrafik som bedrivs av rederier registrerade i den förstnämnda parten, för internationell last mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av Europeiska gemenskapens medlemsstater.

Artikel 4 i avtalet ger inte möjlighet att ingripa i tillämpningen av finsk arbetslagstiftning. När det gäller tillämpningen av arbetslagstiftningen befinner sig inhemska och utländska rederier i samma position. I praktiken har anställningsförhållandena ombord på fartyg varit av stor betydelse och de avtalas genom kollektivavtal. Arbetsmarknadsparterna ingår kollektivavtal om de anställningsförhållanden som skall gälla för dem som är anställda genom arbetsavtal. Staten kan inte blanda sig i innehållet i dessa avtal. Sålunda kan artikel 4 i avtalet inte beröra kollektivavtal.

**Artikel 5. *Bedrivande av kommersiell verksamhet.*** När det gäller tillhandahållande av internationella godstransporttjänster till sjöss och logistiska tjänster, bl.a. multimodala dörr-till-dörr-transporter, skall vardera av de avtalsslutande parterna enligt artikeln tillåta att den andra partens rederier etablerar helägda eller gemensamt ägda dotterföretag, filialer eller representationskontor och att dotterföretag och filialer bedriver ekonomisk verksamhet i enlighet med den förra partens lagar och förordningar.

**Artikel 6. *Insyn.*** De avtalsslutande parter-

na skall, efter samråd och lämplig förhandsanmälan, omedelbart offentliggöra alla relevanta åtgärder med allmän räckvidd som hänför sig till eller påverkar tillämpningen av detta avtal. När offentliggörande inte är möjligt, skall informationen göras allmänt tillgänglig på annat sätt.

Dessutom skall de avtalsslutande parterna utan dröjsmål svara på den andra partens begäran om särskild information om ovan avsedda allmänt tillämpliga åtgärder som genomförts.

**Artikel 7. *Nationella bestämmelser.*** De avtalsslutande parterna skall se till att alla allmänt tillämpliga åtgärder som påverkar handelen på området internationella sjötransporttjänster förvaltas på ett rimligt, objektivet och opartiskt sätt.

I de fall godkännande krävs skall en avtalsslutande parts behöriga myndigheter, inom rimlig tid efter det att en ansökan som anses vara komplett enligt nationella lagar och andra författningar lämnats in, informera den sökande om det beslut som fattats angående ansökan. På sökandens begäran skall den avtalsslutande partens behöriga myndigheter utan onödigt dröjsmål lämna information om ansökans status.

För att säkerställa att åtgärder som avser tekniska normer samt tillståndskrav och tillståndsförfaranden inte utgör onödiga handelshinder, skall kraven grundas på objektiva, icke-diskriminerande och på förhand fastställda kriterier som är öppna för insyn, såsom kapacitet att tillhandahålla tjänsten, och när det gäller tillståndsförfaranden får de i sig inte utgöra en restriktion eller ett hinder för tillhandahållandet av tjänsten.

**Artikel 8. *Nyckelpersonal.*** Helägda eller gemensamt ägda dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena avtalsslutande partens rederier som är etablerade i den andra parten skall enligt artikeln, oavsett nationalitet, ha rätt att anställa nyckelpersonal i enlighet med värdlandets lagstiftning.

Enligt artikeln skall vardera av de avslutande parterna underlätta för utländska arbetstagare att få arbetstillstånd och visum. Utgångspunkten enligt finsk lagstiftning är att utländska arbetstagare bör ha uppehållstillstånd för att kunna bedriva förvärvsverksamhet i Finland. Detta gäller även den i a-

tikel 8 i sjötransportavtalet EU-Kina nämnda nyckelpersonalen. Bestämmelser om undantag från skyldigheten för arbetstagare att skaffa uppehållstillstånd finns i 79–81 § i utlänningslagen, där obegränsat arbete med stöd av annat uppehållstillstånd än uppehållstillstånd för arbetstagare, begränsat arbete med stöd av annat uppehållstillstånd än uppehållstillstånd för arbetstagare samt arbete utan uppehållstillstånd nämns.

I praktiken beviljas en arbetstagare uppehållstillstånd i två steg. Först gör Arbetskraftsbyrån i sitt beslut en bedömning av de Arbetskraftspolitiska förutsättningarna, varefter Utlänningsverket beviljar ett första uppehållstillstånd, om det inte finns hinder för beviljande med hänsyn till allmän ordning och säkerhet och det inte finns grundad anledning att misstänka att utlänningsen har för avsikt att kringgå bestämmelserna om inresa eller vistelse i landet.

Utlänningslagens undantagsbestämmelser uppfyller bestämmelserna i artikel 8 i sjötransportavtalet EU-Kina

I jämförelse med uppehålls- och arbetstillstånden är situationen i fråga om visum en annan, sålunda att EU:s medlemsstater iakttar en gemensam visumpolitik, ett område som ingår i Europeiska unionens exklusiva kompetens. Den rättsliga grunden för en gemensam visumpolitik återfinns i artikel 62 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. I praktiken förverkligas den gemensamma visumpolitiken med Schengenregelverket som grund. Regelverket intogs i fördragen om upprättandet av Europeiska gemenskaperna genom ett till Amsterdamfördraget fogat protokoll. Regelverket består av Schengenavtalet, Schengenkonventionen och de med stöd av dessa utfärdade rättsakterna. Finland och de övriga Nordiska länderna började tillämpa Schengenregelverket den 25 mars 2001. Av EU:s medlemsstater tillämpas avtalet ännu inte fullt ut av de stater som anslöt sig den 1 maj 2004 och inte heller av Irland och Förenade kungariket.

På grund av att det harmoniserade Schengenregelverket binder Finland är det nationella spelrummet i fråga om viseringsbestämmelserna begränsat. Enligt artikel 10 i Schengenkonventionen gäller ett enhetligt Schengenvisum för vistelse som omfattar högst 90 dagar. Enligt artikel 12 i Schengenkonven-

tionen beviljas ett enhetligt visum vanligtvis av en Schengenstats diplomatiska eller konsulara myndigheter.

Sett ur gemenskapsrättens synvinkel finns det inte några skäl att stifta nationella lagar om viseringsbestämmelserna, eftersom EU:s förordningar och de beslut som binder Rådet utgör författningar som är förpliktande för medlemsstaterna. Till de delar dessa frågor inte har behandlats i Schengenregelverket kan bestämmelser om visum intas i nationell lagstiftning. Utrikesministeriet kan efter att ha hört inrikesministeriet ge finländska beskickningar anvisningar om det förfarande som skall iaktas när man beviljar ett enhetligt visum. Hänvisningar till Schengenregelverket har emellertid intagits i utlänningslagen för att klarlägga bestämmelserna om visum. Vid beviljande av enhetligt visum tillämpas i finländska beskickningar såväl Schengenregelverket som utlänningslagen (301/2004).

Artikel 8 i sjötransportavtalet EU-Kina förutsätter i fråga om visum inte några nationella lagstiftningsåtgärder. Visum beviljas vid en beskickning på grundval av en ansökan och bilagor till stöd för den, om personen i fråga uppfyller förutsättningarna i Schengenregelverket och utlänningslagen för inresa samt de speciella villkor som gäller för beviljande av visum. På grund av sjötransportavtalets karaktär bör dock observeras, att det rätta inresetillståndet för i avtalet avsedda personer inte nödvändigtvis är ett visum, utan dessa personer borde enligt Finlands utlänningslag ansöka om uppehållstillstånd (för arbetstagare) för att på det sätt som avses i avtalet få verka i Finland.

**Artikel 9. Betalningar och kapitalrörelser.** Inkomster för den ena avtalsslutande partens medborgare eller rederier från internationell sjötransport och multimodala transporter i den andra avtalsslutande parten får enligt punkt 1 i artikeln regleras i fritt konvertibel valuta.

Enligt punkt 2 i artikeln får inkomster från och utgifter för ekonomisk verksamhet som bedrivs av dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena partens rederier som är etablerade i den andra parten regleras i värdlandets valuta. Det belopp som återstår efter ovan nämnda rederiers, dotterbolags, filialers eller representationskontors

betalningar av lokala avgifter får fritt överföras till utlandet till den växelkurs som banken tillämpar dagen för överföringen.

**Artikel 10. Sjöfartssamarbete.** För att främja utvecklingen av de avtalslutande parternas sjöfartsindustri skall parterna uppmuntra sina behöriga myndigheter, rederier, hamnar, berörda forskningsorgan, universitet och läroinrättningar att samarbeta på olika områden, bl.a. när det gäller att utbyta åsikter om sin verksamhet inom ramen för internationella sjöfartsorganisationer, att utarbeta och förbättra lagstiftningen om sjötransporter och marknadsadministration, att främja effektiva transporttjänster för internationell sjöfartshandel genom ett effektivt utnyttjande av de avtalslutande parternas hamnar och flotor, att garantera fartygssäkerheten och förebygga föroreningar till havs, att främja sjöfartsutbildningen, att utbyta personal samt vetenskaplig information och teknik samt att förbättra sina insatser för att bekämpa sjöröveri och terrorism.

**Artikel 11. Samråd och tvistlösning.** De avtalslutande parterna skall införa lämpliga förfaranden för att säkerställa ett korrekt genomförande av avtalet. Om det uppstår tvister mellan parterna angående tolkningen av detta avtal skall de avtalslutande parternas behöriga myndigheter försöka lösa tvisten genom samråd. Om det inte kan nås någon överenskommelse skall tvisten lösas på diplomatisk väg.

**Artikel 12. Ändringar.** Detta avtal kan ändras genom en skriftlig överenskommelse mellan de avtalslutande parterna och ändringen träder i kraft i enlighet med de förfaranden som anges i artikel 15.2 i detta avtal.

**Artikel 13. Territoriell tillämpning.** Detta avtal skall tillämpas å ena sidan inom de territorier där Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas och på de villkor som anges i fördraget, å andra sidan inom Kinas territorium.

**Artikel 14. Giltig text.** Detta avtal har upprättats i två exemplar på danska, nederländska, engelska, finska, franska, tyska, grekiska, italienska, portugisiska, spanska, svenska och kinesiska, vilka samtliga texter är lika giltiga.

**Artikel 15. Varaktighet och ikraftträdande.** Detta avtal sluts för fem år. Det förlängs varje år, såvida inte någon av de avtalslutande parterna säger upp det skriftligen sex måna-

der före den dag det löper ut.

Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalslutande parterna till varandra anmält att deras egna förfaranden gällande godkännandet är avslutade.

Om detta avtal på vissa punkter är mindre gynnsamt än befintliga bilaterala avtal som ingåtts mellan enskilda medlemsstater i Europeiska gemenskapen och Kina, skall de mer gynnsamma bestämmelserna enligt punkt 3 i artikeln ha företräde utan att det påverkar gemenskapens skyldigheter och iakttagandet av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Bestämmelserna i detta avtal skall ersätta bestämmelserna i tidigare bilaterala avtal som ingåtts mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater och Kina, om sistnämnda bestämmelser antingen strider mot förstnämnda bestämmelser, utom när det gäller den situation som avses i föregående mening, eller är identiska. Bestämmelser i befintliga bilaterala avtal som inte omfattas av sjötransportavtalet EU-Kina skall fortsätta att tillämpas.

Bestämmelserna i det år 1977 ingångna sjöfartsavtalet mellan Finland och Kina är inte till sin karaktär sådana att de skulle ha någon egentlig och oberoende betydelse i relation till sjötransportavtalet EU-Kina. Under den tid förhandlingarna om sjötransportavtalet EU-Kina pågick måste kommissionen ta hänsyn till alla giltiga bilaterala sjötransportavtal mellan EU:s medlemsstater, å ena sidan, och Kina, å andra sidan, sålunda att det nya avtalets bestämmelser inte skulle bli mindre gynnsamma än bestämmelserna i de avtal som redan var i kraft.

## 2. Lagförslag

**1 §. Sättande i kraft av avtalsbestämmelserna och deras giltighetstid.** Lagens 1 § 1 mom. innehåller en sedvanlig bestämmelse om ikraftträdande, enligt vilken de bestämmelser i sjötransportavtalet EU-Kina som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. Dessa bestämmelser redovisas nedan i det avsnitt där behovet av riksdagens samtycke berörs.

**2 §. Ikraftträdande.** Om lagens ikraftträdande bestäms genom förordning av republikens president. Avsikten är att lagen skall

träda i kraft samtidigt som sjötransportavtalet EU-Kina träder i kraft.

### 3. Ikraftträdande

Sjötransportavtalet EU-Kina träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna till varandra anmält att deras egna förfaranden gällande godkännandet är avslutade.

Avtalets ändringsprotokoll träder i kraft samma dag som avtalet. Om de avtalsslutande parterna dock godkänner protokollet först efter att avtalet har trätt i kraft, träder protokollet i kraft den dag då de avtalsslutande parterna till varandra anmält att deras egna interna förfaranden gällande godkännandet är avslutade.

Enligt 27 § 12 och 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om utrikeshandel samt handelssjöfart och farleder för handelsjöfarten.

Enligt 18 § 22 punkten i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om näringsverksamhet med beaktande av vad som stadgas i bl.a. 11 § i självstyrelselagen om inskränkningar i rätten att utöva näring i landskapet.

Artikel 10 i sjötransportavtalet EU-Kina i utkastet till propositionen berör sjöfartssamarbete. Där förbinder sig parterna att uppmontra sina behöriga myndigheter, rederier, hamnar, berörda forskningsorgan, universitet och läroinrättningar att samarbeta på olika områden, bl.a. när det gäller att garantera fartygssäkerheten och förebygga föroreningar till havs, att främja sjöfartsutbildningen, att utbyta personal samt vetenskaplig information och teknik samt att förbättra sina insatser för att bekämpa sjöröveri och terrorism. Enligt 18 § punkterna 2, 6, 10 och 14 i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet bl.a. i fråga om landskapets tjänstemän, med vissa undantag även allmän ordning och säkerhet, natur- och miljövård samt undervisning och läroavtal.

På grund av det som nämnts ovan kan det konstateras, att sjötransportavtalet innehåller bestämmelser i angelägenheter som enligt självstyrelselagen för Åland hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Därför bör Ålands lagting enligt 59 § 1 mom. i självsty-

relselagen ge sitt bifall för att de bestämmelserna i avtalet som hör till landskapets behörighet skall träda i kraft i landskapet.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president efter det att alla Europeiska gemenskapens medlemsstater och Folkrepubliken Kinas regering har avslutat förfarandena för godkännande av avtalet.

### 4. Behovet av riksdagens samtycke

Sjötransportavtalet EU-Kina är ett avtal med delad kompetens där bestämmelserna dels ingår i medlemsstatens och dels i gemenskapens kompetens. Finland godkänner sålunda avtalet i enlighet med 93 § 1 mom. och 94 § i grundlagen, till de delar avtalets bestämmelser ingår i medlemsstaternas kompetens. Gränsen mellan gemenskapens och medlemsstaternas kompetens är inte entydig och avtalet innehåller inte heller någon bestämmelse som skulle ange hur kompetensen är fördelad.

Vid bedömningen av behovet av riksdagens samtycke är det motiverat att ta med alla artiklar i avtalet. I enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen bl.a. sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens behörighet för godkännande täcker alla bestämmelser av materiell karaktär i en internationell förpliktelse som hör till området för lagstiftningen.

Avtalets bestämmelser skall 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 och skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller är sådan att om den enligt grundlagen skall föreskrivas i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse om en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen, oavsett om

den strider mot eller harmonierar med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Med avseende på gemenskapsrätten är sjötransportavtalet EU-Kina ett avtal med delad kompetens där bestämmelserna dels ingår i medlemsstatens och dels i gemenskapens kompetens. Artikel 4 i avtalet om tillhandahållande av tjänster hör till området för lagstiftningen. Enligt 4 § 1 mom. i lagen angående rättighet att idka näring får för handels-sjöfart inom Finlands vattenområden inte andra fartyg än finska användas, om det inte är fråga om utrikesfart. Andra än finska fartyg får inte heller användas för kryssningstrafik där kryssningsfartyget går från och till en finsk hamn.

Enligt paragrafens 4 mom. är fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen berättigade att utan tillstånd enligt 2 mom. bedriva handelssjöfart som avses i 1 mom. enligt bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande. Även genom rådets förordning (EEG) nr 4057/86 om illojal prissättning på sjötransportområdet samt rådets förordning (EEG) nr 4058/86 om samordnade åtgärder för att säkerställa fri tillgång till last på oceantrader har uttryckligen kompetens överlåtits till gemenskapen.

Enligt den inom gemenskapen gällande lagstiftningen har Finland, när det gäller tillgång till marknaden, kompetens enbart i fråga om den inhemska transport som avses i tredje stycket i artikel 2.1 i sjötransportavtalet EU-Kina. I princip kunde Finland öppna den inhemska trafiken för alla fartyg från tredje länder, dvs. det finns ännu en del nationell kompetens kvar.

Artikel 5 i sjötransportavtalet EU-Kina om bedrivande av kommersiell verksamhet kan anses höra till området för lagstiftningen, eftersom det finns lagbestämmelser om flera saker som artikeln berör eller det enligt rådande uppfattning i Finland skall lagstiftas om dem. Bestämmelserna i artikeln är med

avseende på den finska rättsordningen normala såtillvida, att genom dem möjliggörs tillhandahållande av internationella sjötransporttjänster till sjöss och logistiska tjänster enligt vardera partens lagar och förordningar. Artikelns bestämmelser är utarbetade närmast med tanke på möjligheterna för fartyg som för någon EU-stats flagg eller rederier som är etablerade inom gemenskapen att bedriva verksamhet i Kina.

Enligt artikel 8 i avtalet skall helägda eller gemensamt ägda dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena avtalslutande partens rederier som är etablerade i den andra parten, oavsett nationalitet, ha rätt att anställa nyckelpersonal i enlighet med världandets gällande lagstiftning. De avtalslutande parterna skall enligt artikeln underlätta för utländska arbetstagare att få arbetstillstånd och visum.

Såsom av detaljmotiveringarna närmare framgår är frågor som rör arbetstagarnas arbetstillstånd åtminstone i huvudsak ett område som ingår i medlemsstaternas exklusiva kompetens och de har inte heller harmoniserats på EU-nivå. Utlänningslagen innehåller föreskrifter om de saker som ingår i första meningen i artikel 8 i sjötransportavtalet och lagens bestämmelser gäller lika för alla medborgare, förutom EES-staternas medborgare.

I artikel 15 i avtalet föreskrivs om avtalets varaktighet och ikraftträdande. Avtalets ingås för fem år, varefter det årligen förlängs, såvida inte någon av de avtalslutande parterna säger upp avtalet skriftligen sex månader före den dag det löper ut. I punkt 3 i artikeln bestäms att om avtalet på vissa punkter är mindre gynnsamt än befintliga bilaterala avtal som ingåtts mellan enskilda medlemsstater i Europeiska gemenskapen och Kina, skall de mer gynnsamma bestämmelserna ha företräde utan att det påverkar gemenskapens skyldigheter och iakttagandet av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Bestämmelser i befintliga bilaterala avtal som inte omfattas av detta avtal skall fortsätta att tillämpas. Artikel 15 i avtalet hör till området för lagstiftningen till den del artikelns bestämmelser påverkar de till området för lagstiftningen hörande bestämmelserna i det bilaterala sjöfartsavtalet från 1977 mellan Finland och Kina.

Även om en del av bestämmelserna i artik-

larna 4, 8 och 15 hör till området för lagstiftningen, omfattar riksdagens godkännandebehörighet enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis inte de delar av ett avtal som hör till Europeiska gemenskapens behörighet (GrUU 6/2001 rd).

## 5. Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. i grundlagen fattas beslut om godkännande av en internationell förpliktelse med enkel majoritet. Om ett förslag om godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen, skall beslutet dock fattas med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Sjötransportavtalet EU-Kina och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet kan be-

handlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Riksdagen godkänner det i Bryssel den 6 december 2002 ingångna avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan, till de delar avtalet omfattas av Finlands behörighet*

Eftersom sjötransportavtalet EU-Kina 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 sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken Kinas regering, å andra sidan**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 6 december 2002 ingångna avtalet om sjötransport mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Folkrepubliken

Kinas regering, å andra sidan, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

---

Helsingfors den 3 februari 2006

**Republikens president**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

**AVTAL OM SJÖTRANSPORT MEL-  
LAN EUROPEISKA GEMENSKAPEN  
OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA  
SIDAN, OCH FOLKREPUBLICEN KI-  
NAS REGERING, Å ANDRA SIDAN**

KONUNGARIKET BELGIEN,  
KONUNGARIKET DANMARK,  
FÖRBUNDSREPUBLICEN TYSKLAND,  
REPUBLICEN GREKLAND,  
KONUNGARIKET SPANIEN,  
REPUBLICEN FRANKRIKE, IRLAND,  
REPUBLICEN ITALIEN,  
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,  
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,  
REPUBLICEN ÖSTERRIKE,  
REPUBLICEN PORTUGAL,  
REPUBLICEN FINLAND,  
KONUNGARIKET SVERIGE OCH  
FÖRENADE KONUNGARIKET STOR-  
BRITANNIEN OCH NORDIRLAND,  
parter i Fördraget om upprättandet av  
Europeiska gemenskapen, nedan kallade  
"gemenskapens medlemsstater", och EU-  
ROPEISKA GEMENSKAPEN,  
nedan kallad "gemenskapen", å ena sidan,  
och  
FOLKREPUBLICEN KINAS REGER-  
ING,  
nedan kallad "Kina",  
å andra sidan,  
SOM TAR HÄNSYN TILL avtalet om  
handelssamarbete och ekonomiskt samarbete  
mellan Europeiska ekonomiska gemenskapen  
och Folkrepubliken Kina från maj 1985,  
SOM TAR HÄNSYN TILL vikten av för-  
bindelserna på sjöfartsområdet mellan ge-  
menskapen och dess medlemsstater och  
Kina,  
SOM ANSER att samarbete på sjöfartsom-  
rådet mellan parterna kommer vara gynnsamt  
för utvecklingen av handel och ekonomiska  
förbindelser mellan Kina och gemenskapen  
och dess medlemsstater,  
SOM ytterligare VILL stärka och befästa  
förbindelserna, på grundval av jämlikhet och  
ömsesidig nytta, på området internationella

sjötransporter.

SOM ERKÄNNER betydelsen av sjötrans-  
porttjänster och som ytterligare vill främja  
multimodala transporter som inbegriper ett  
transportled till sjöss, för att främja trans-  
portkedjans effektivitet,

SOM ERKÄNNER betydelsen av att ytter-  
ligare utveckla ett flexibelt och marknadson-  
enterat tillvägagångssätt liksom fördelarna  
för båda parternas ekonomiska aktörer med  
att kontrollera och bedriva sina egna interna-  
tionella godstransporttjänster inom ramen för  
ett effektivt internationellt sjötransportsys-  
tem,

SOM BEAKTAR befintliga bilaterala sjö-  
fartsavtal mellan gemenskapens medlemssta-  
ter och Kina,

SOM STÖDER multilaterala förhandlingar  
om sjötransporttjänster inom Världshandels-  
organisationen,

HAR BESLUTAT att ingå detta avtal och  
har för detta ändamål som befullmäktigade  
utsett:

KONUNGARIKET BELGIEN:

Isabelle DURANT vice premiärminister  
och minister för rörlighet och transport

KONUNGARIKET DANMARK:

Bendt BENDTSEN ekonomi- och när-  
ingsminister

FÖRBUNDSREPUBLICEN TYSKLAND:

Manfred STOLPE förbundsminister för  
transport, byggande och bostadsfrågor

Wilhelm SCHÖNFELDER ambassadör,  
Ständig representant för Förbundsrepubliken  
Tyskland

REPUBLICEN GREKLAND:

Georgios ANOMERITIS minister för han-  
delsflottan

KONUNGARIKET SPANIEN:

Francisco ÁLVAREZ-CASCOS  
FERNÁNDEZ minister för ekonomisk ut-  
veckling

REPUBLICEN FRANKRIKE:

Pierre SELLAL ambassadör, Franska re-  
publikens ständiga representant

IRLAND:

Peter GUNNING Irlands ställföreträdande  
ständiga representant

**REPUBLIKEN ITALIEN:**

Pietro LUNARDI minister för infrastruktur och transport

**STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG:**

Henri GRETHEN ekonomiminister och transportminister

**KÖNUNGARIKET NEDERLÄNDERNA:**

Roelf Hendrik de BOER kommunikationsminister och minister för offentliga arbeten

**REPUBLIKEN ÖSTERRIKE:**

Mathias REICHHOLD Förbundsminister för transport, innovation och teknik

**REPUBLIKEN PORTUGAL:**

Luís Francisco VALENTE DE OLIVEIRA minister för offentliga arbeten, transport och bostadsfrågor

**REPUBLIKEN FINLAND:**

Kimmo SASI kommunikationsminister

**KÖNUNGARIKET SVERIGE:**

Ulrica MESSING kommunikationsminister

**FÖRENADE KÖNUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND:**

David JAMIESON statssekreterare vid transportministeriet

**EUROPEISKA GEMENSKAPEN:**

Bendt BENDTSEN ekonomi- och näringsminister för Konungariket Danmark  
Europeiska unionens råds sittande ordförande  
Loyola de PALACIO vice ordförande för Europeiska gemenskapernas kommission

**FOLKREPUBLIKEN KINAS REGERING:**

Chunxian ZHANG

kommunikationsminister för Folkrepubliken Kina

SOM, sedan de utväxlat sina fullmakter och funnit dem vara i god och behörig form,

**HAR ENATS OM FÖLJANDE.****ARTIKEL 1***Syfte*

Detta avtal syftar till att förbättra villkoren för godstransporter till sjöss till och från Kina, till och från gemenskapen liksom till och från gemenskapen och Kina, å ena sidan, och tredje land, å andra sidan, till förmån för ekonomiska aktörer. Det grundas på principerna om frihet att tillhandahålla sjötransporttjänster, oinskränkt tillgång till laster och

tredjelandshandel, obegränsad tillgång till och icke diskriminerande behandling vid utnyttjande av hamnar och stödtjänster, liksom när det gäller bedrivande av kommersiell verksamhet. Det omfattar alla aspekter av dörr till dörr tjänster.

**ARTIKEL 2***Räckvidd*

1. Detta avtal är tillämpligt på internationella godstransporter till sjöss och logistiska tjänster, även multimodala transporter som inbegriper ett transportled till sjöss, mellan hamnar i Kina och hamnar i gemenskapens medlemsstater, liksom internationella godstransporter till sjöss mellan hamnar i gemenskapens medlemsstater. Det är också tillämpligt på tredjelandshandel och förflyttning av utrustning såsom tomma containrar som inte transporteras som gods mot betalning mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av gemenskapens medlemsstater.

Om fartyg från den ena parten går i trafik från en av den andra partens hamnar till en annan, eller från en hamn i någon av gemenskapens medlemsstater till en annan, för att lasta gods som skall transporteras till utlandet eller lossa gods från utlandet, skall detta anses vara ett led i internationell sjötransport.

Detta avtal skall inte tillämpas på ren inhemsk transport mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av gemenskapens medlemsstater.

2. Detta avtal skall inte påverka tillämpningen av bilaterala sjöfartsavtal som ingåtts mellan Kina och gemenskapens medlemsstater när det gäller frågor som inte omfattas av detta avtal.

3. Detta avtal skall inte påverka rätten för tredje parts fartyg att bedriva gods eller passagerartransporter mellan parternas hamnar eller mellan någon av parternas hamnar och en tredje parts hamnar.

**ARTIKEL 3***Definitioner*

I detta avtal används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) internationella godstransporter till sjöss och logistiska tjänster: omfattar tillhandahållandet av internationella godstransporttjänster till sjöss, och därmed förbunden lasthantering, lagrings och magasineringstjänster, tullklareringstjänster, containerterminaler och depåttjänster, i hamn eller på land, samt agent, mäklare och fraktspeditionstjänster.

b) multimodala transporter: frakt av gods med hjälp av mer än ett transportmedel som inbegriper ett transportled till sjöss, och som omfattas av ett enda transportdokument.

c) Agent och mäklartjänster: verksamhet som utgörs av att i ett visst geografiskt område, som agent, företräda ett eller flera linjerederiers eller rederiers företagsintressen, i följande syfte:

– Att marknadsföra och sälja sjötransporttjänster och därmed förbundna tjänster, från lämnande av offerter till fakturering, utfärdande av konossement för företagets räkning, upphandling av nödvändiga stödtjänster, förberedelser av dokumentation samt tillhandahållande av företagsinformation.

– Att representera företagen när det gäller organiserande av fartygets hamnanlöp eller övertagande av last vid behov.

d) fraktspeditionstjänster: verksamhet som utgörs av att organisera och övervaka sändningar för avlastarens räkning, genom upphandling av stödtjänster, förberedelser av dokumentation och tillhandahållande av företagsinformation.

e) rederi: ett företag som

i) är etablerat i enlighet med offentlig rätt eller privaträtt i Kina, gemenskapen eller någon medlemsstat i gemenskapen,

ii) har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet i Kina eller gemenskapen, och som

iii) bedriver internationella sjötransporter med fartyg som det äger eller opererar.

Rederier som är etablerade utanför gemenskapen eller Kina och som kontrolleras av medborgare i någon av gemenskapens medlemsstater eller Kina, skall också omfattas av bestämmelserna i detta avtal, om deras fartyg är registrerade i den aktuella medlemsstaten eller i Kina, i enlighet med gällande lagstiftning.

f) dotterbolag: ett företag som ägs av ett rederi och är en separat juridisk person.

g) filial: ett driftsställe som ägs av ett rederi och som inte är en separat juridisk person.

h) representationskontor: ett representationskontor för en parts rederi som är etablerat i den andra parten.

i) fartyg: ett handelsfartyg registrerat, i enlighet med Kinas, gemenskapens eller dess medlemsstaters lagar, i någon parts sjöfartsregister under den partens nationella flagg och som bedriver internationella sjötransporter, även fartyg som för tredje lands flagg, men som ägs eller opereras av ett rederi i Kina eller någon av gemenskapens medlemsstater. Detta begrepp omfattar dock inte irländsfartyg eller andra fartyg i icke kommersiell drift.

#### ARTIKEL 4

##### *Tillhandahållande av tjänster*

1. Parterna skall fortsätta att garantera fartyg som för den andra partens flagg eller som opereras av den andra partens medborgare eller företag icke diskriminerande behandling jämfört med den behandling som garanteras partens egna fartyg, när det gäller tillträde till hamnar, utnyttjande av infrastruktur och stödtjänster i dessa hamnar, liksom därmed förbundna avgifter, tullfomaliteter och tilldelning av kajplatser samt möjligheter till lastning och lossning.

2. Parterna skall åta sig att på ett effektivt sätt tillämpa principen om obegränsat tillträde till den internationella sjöfartsmarknaden och sjöfartstrafiken på en icke diskriminerande och kommersiell grund.

3. Vid tillämpningen av principerna i punkterna 1 och 2 skall parterna

a) avstå från att införa lastdelningsbestämmelser i framtida avtal med tredje land när det gäller sjötransporttjänster och, inom en rimlig tidsperiod, upphäva eventuella sådana bestämmelser som finns i tidigare bilaterala avtal,

b) då detta avtal träder i kraft, upphäva alla ensidiga administrativa, tekniska eller andra åtgärder, som kan utgöra en indirekt begränsning och ha diskriminerande effekter på det fria tillhandahållandet av internationella sjötransporttjänster,

c) då detta avtal träder i kraft, avstå från att genomföra administrativa, tekniska eller lag-

stiftningsmässiga åtgärder som kan ha diskriminerande effekter på den andra partens medborgare eller företag, när det gäller tillhandahållande av internationella sjötransporttjänster.

4. Varje part skall låta den andra partens rederier, på icke diskriminerande grund och på villkor som avtalats mellan de berörda företagen, få tillgång till och kunna utnyttja matartrafik som bedrivs av rederier registrerade i förstnämnda part, för internationell last mellan hamnar i Kina eller mellan hamnar i någon av gemenskapens medlemsstater.

## ARTIKEL 5

### *Bedrivande av kommersiell verksamhet*

När det gäller tillhandahållande av internationella godstransporttjänster till sjöss och logistiska tjänster, bland annat multimodala dörr till dörr transporter, skall varje part tillåta att den andra partens rederier etablerar helägda eller gemensamt ägda dotterföretag, filialer eller representationskontor, och att dotterföretag och filialer bedriver ekonomisk verksamhet, i enlighet med den förra partens lagar och andra författningar. Sådan verksamhet inbegriper, men är inte begränsad till, följande:

1. Marknadsföring och försäljning av godstransporter samt fraktbokning.

2. Upprättande, bekräftelse, hantering och utfärdande av konossement, bland annat vedertagna genomgångskonossement i internationell sjötransport, samt upprättande av dokumentation i form av transport och tullhandlingar.

3. Fastställande, insamling och överföring av fraktavgifter och andra avgifter som uppstår på grund av servicekontrakt eller frakttariffer.

4. Förhandlingar om och undertecknande av servicekontrakt.

5. Undertecknande av kontrakt för biltransporter, järnvägstransport, lasthantering och andra därmed förbundna stödtjänster.

6. Angivelse och offentliggörande av frakttariffer.

7. Deltagande i marknadsföringsverksamhet i anslutning till sina tjänster.

8. Ägande av den utrustning som krävs för den ekonomiska verksamheten.

9. Tillhandahållande av företagsinformation via alla slags medier, inbegripet datoriserade informationssystem och elektroniskt datautbyte (om inte annat följer av icke diskriminerande restriktioner beträffande telekommunikation).

10. Etablering av samriskföretag tillsammans med lokalt etablerade mäklare och agenter för att bedriva närliggande verksamhet, till exempel organiserande av fartygets hamnanlöp eller omhändertagande av last för avtransport.

## ARTIKEL 6

### *Insyn*

1. Båda parter skall, efter samråd och lämplig förhandsanmälan, omedelbart offentliggöra alla relevanta åtgärder med allmän räckvidd som hänför sig till eller påverkar tillämpningen av detta avtal.

2. När det offentliggörande som avses i punkt 1 inte är möjligt, skall informationen göras allmänt tillgänglig på annat sätt.

3. Parterna skall utan dröjsmål svara på den andra partens begäran om information om de åtgärder med allmän räckvidd som avses i punkt 1.

## ARTIKEL 7

### *Nationella bestämmelser*

1. Parterna skall se till att alla åtgärder med allmän räckvidd som påverkar handeln på området internationella sjötransporttjänster förvaltas på ett rimligt, objektiva och opartiskt sätt.

2. I de fall godkännande krävs skall en parts behöriga myndigheter, inom rimlig tid efter det att en ansökan som anses vara fullständig enligt nationella lagar och andra författningar lämnats in, informera den sökande om det beslut som fattats angående ansökan. På sökandens begäran skall partens behöriga myndigheter, utan onödigt dröjsmål, lämna information om ansökans status.

3. För att säkerställa att åtgärder som avser tekniska normer samt tillståndskrav och för-

faranden inte utgör onödiga handelshinder, skall kraven grundas på objektiva, icke diskriminerande och på förhand fastställda kriterier som är öppna för insyn, såsom kapacitet att tillhandahålla tjänsten, och när det gäller tillståndsförfaranden får de i sig inte utgöra en restriktion eller ett hinder för tillhandahållandet av tjänsten.

#### ARTIKEL 8

##### *Nyckelpersonal*

Helägda eller gemensamt ägda dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena partens rederier som är etablerade i den andra parten skall, oavsett nationalitet, ha rätt att anställa nyckelpersonal, i enlighet med värdlandets gällande lagstiftning. Parterna skall underlätta för utländska arbetstagare att få arbetstillstånd och visum.

#### ARTIKEL 9

##### *Betalningar och kapitalrörelser*

1. Inkomster för den ena partens medborgare eller företag från internationell sjötransport och multimodala transporter i den andra parten får regleras i fritt konvertibel valuta.

2. Inkomster från och utgifter för ekonomisk verksamhet som bedrivs av dotterbolag, filialer eller representationskontor tillhörande den ena partens rederier som är etablerade i den andra parten får regleras i värdlandets valuta. Återstoden efter ovannämnda rederiers, dotterbolags, filialers eller representationskontors betalning av lokala avgifter får fritt överföras till utlandet, till den växelkurs som banken tillämpar dagen för överföringen.

#### ARTIKEL 10

##### *Sjöfartssamarbete*

För att främja utvecklingen av parternas sjöfartsindustri skall parterna uppmuntra sina behöriga myndigheter, rederier, hamnar, berörda forskningsorgan, universitet och högskolor att samarbeta, bland annat, men inte

endast, när det gäller att

1. utbyta åsikter om sin verksamhet inom ramen för internationella sjöfartsorganisationer,

2. utarbeta och förbättra lagstiftning om sjötransporter och marknadsadministration,

3. främja effektiva transporttjänster för internationell sjöfartshandel genom ett effektivt utnyttjande av parternas hamnar och flottor,

4. garantera fartygssäkerhet och förebygga havsföroreningar,

5. främja sjöfartsutbildning, framför allt utbildning av sjöfolk,

6. utbyta personal, vetenskaplig information och teknik, samt

7. förbättra sina insatser för att bekämpa sjöröveri och terrorism.

#### ARTIKEL 11

##### *Samråd och tvistlösning*

1. Parterna skall införa lämpliga förfaranden för att säkerställa ett korrekt genomförande av detta avtal.

2. Om det uppstår tvister mellan parterna angående tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall parternas behöriga myndigheter söka lösa tvisten genom samråd. Om det inte kan nås någon överenskommelse skall tvisten lösas på diplomatisk väg.

#### ARTIKEL 12

##### *Ändringar*

Detta avtal får ändras genom en skriftlig överenskommelse mellan parterna, och ändringen kommer att träda i kraft i enlighet med de förfaranden som anges i artikel 15.2.

#### ARTIKEL 13

##### *Territoriell tillämpning*

Detta avtal skall tillämpas, å ena sidan, på de territorier där Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen är tillämpligt och i enlighet med de villkor som fastställs i fördraget, och, å andra sidan, på Kinas territorium.

## ARTIKEL 14

*Giltig text*

Detta avtal är upprättat i två exemplar på danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska, tyska och kinesiska, vilka alla texter är lika giltiga.

## ARTIKEL 15

*Varaktighet och ikraftträdande*

1. Detta avtal är ingånget för en period på fem år. Det skall automatiskt förlängas varje år såvida inte någon av parterna säger upp det skriftligen sex månader före den dag det löper ut.

2. Detta avtal skall godkännas av parterna enligt deras egna förfaranden.

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna till varandra anmält att de förfaranden som avses i första stycket är avslutade.

3. Om detta avtal på vissa punkter är mindre gynnsamt än befintliga bilaterala avtal som ingåtts mellan enskilda medlemsstater i gemenskapen och Kina, skall de mer gynnsamma bestämmelserna ha företräde utan att det påverkar gemenskapens skyldigheter och med hänsyn till Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Detta avtals bestämmelser skall ersätta bestämmelserna i tidigare bilaterala avtal som ingåtts mellan gemenskapens medlemsstater och Kina, om sistnämnda bestämmelser antingen strider mot förstnämnda bestämmelser, utom när det gäller den situation som avses i föregående mening, eller är identiska. Bestämmelser i befintliga bilaterala avtal som inte omfattas av detta avtal skall fortsätta att tillämpas.