

ACORD PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN

STATELE UNITE ALE AMERICII (denumite în continuare „Statele Unite”), pe de o parte,

și

REPUBLICA AUSTRIA,

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA ESTONIA,

REPUBLICA FINLANDA,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ELENĂ,

REPUBLICA UNGARĂ,

IRLANDA,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

REPUBLICA MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA SLOVENIA,

REGATUL SPANIEI,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

fiind semnatori ai Tratatului de instituire a Comunității Europene și state membre ale Uniunii Europene (denumite în cele ce urmează „state membre”),

și COMUNITATEA EUROPEANĂ, pe de altă parte,

DORIND să promoveze un sistem de transport aerian internațional bazat pe concurența dintre companiile aeriene pe o piață supusă unui minim de intervenție și reglementare din partea statului;

DORIND să faciliteze oportunitățile de extindere a transportului aerian internațional, în special prin dezvoltarea rețelilor de transport aerian care oferă servicii aeriene corespunzătoare pasagerilor și expeditorilor;

DORIND să permită companiilor aeriene să ofere pasagerilor și expeditorilor prețuri și servicii competitive pe piețele deschise;

DORIND să permită tuturor sectoarelor din domeniul transportului aerian, inclusiv personalului companiilor aeriene, să beneficieze de avantajele unui acord de liberalizare;

DORIND să asigure cel mai înalt grad de siguranță și securitate în transportul aerian internațional și să reafirme deosebita grijă față de actele sau amenințările îndreptate împotriva securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor și a bunurilor, afectând negativ operațiunile de transport aerian și subminând încrederea publicului în siguranța aviației civile;

LUÂND ACT de Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944;

RECUNOSCÂND CĂ subvențiile guvernamentale pot afecta negativ concurența dintre companiile aeriene și pot pune în pericol realizarea obiectivelor fundamentale ale acestui acord;

SUBLINIIND importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale;

LUÂND ACT de importanța protecției consumatorilor, inclusiv a protecției prevăzute prin Convenția pentru unificarea anumitor norme în transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999;

INTENȚIONÂND să dezvolte acordurile existente în scopul de a deschide accesul la piețe și a maximiza avantajele consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale forței de muncă și ale populației de ambele părți ale Atlanticului;

RECUNOSCÂND importanța consolidării accesului companiilor lor aeriene la piețele globale de capital în vederea consolidării concurenței și a promovării obiectivelor prezentului acord;

AVÂND INTENȚIA de a crea un precedent la scară mondială pentru a promova avantajele liberalizării în acest sector economic esențial,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

3. „convenție” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944 și include:

Articolul 1

Definiții

În sensul prezentului acord și în lipsa unor dispoziții contrare:

1. „acord” înseamnă prezentul acord și anexele sale, inclusiv orice eventuale modificări ale acestora;
2. „serviciu aerian” înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau mixt, oferit publicului contra cost sau prin închiriere;

(a) orice modificare care a intrat în vigoare în temeiul articolului 94 litera (a) din convenție și care a fost ratificată atât de Statele Unite, cât și de statul membru sau statele membre, după caz,

precum și

(b) orice anexă sau orice modificare la aceasta, adoptată în temeiul articolului 90 din convenție, în măsura în care o astfel de anexă sau modificare este aplicabilă în orice moment pentru ambele părți, Statele Unite și statul membru sau statele membre, după caz;

4. „cheltuieli totale” înseamnă costul prestării serviciului plus cheltuieli administrative în limite rezonabile;

5. „serviciu aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian al mai multor state;

6. „parte” înseamnă fie Statele Unite, fie Comunitatea Europeană și statele sale membre;

7. „preț” înseamnă orice tarif pentru transportul aerian al pasagerilor, al bagajelor și/sau al mărfurilor (exclusiv poșta), inclusiv, dacă este cazul, transportul la sol legat de serviciul aerian internațional, practicat de către companiile aeriene, inclusiv agențiile lor, și condițiile care reglementează disponibilitatea unui astfel de tarif;

8. „escală în scopuri necomerciale” înseamnă o aterizare efectuată în alt scop decât imbarcarea sau debarcarea pasagerilor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei în transportul aerian;

9. „teritoriu” înseamnă, pentru Statele Unite, regiunile terestre (continent și insule), apele interioare și apele maritime teritoriale aflate sub suveranitatea sau jurisdicția lor, iar pentru Comunitatea Europeană și statele sale membre, regiunile terestre (continent și insule), apele interioare și apele maritime teritoriale acoperite de Tratatul de instituire a Comunității Europene conform dispozițiilor prevăzute de acesta din urmă și de orice instrument juridic ulterior. Se înțelege că aplicarea prezentului acord în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere pozițiilor juridice respective ale Regatului Spaniei și Marii Britanii cu privire la diferendul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul și la menținerea suspendării aplicării, în cazul aeroportului Gibraltar, a măsurilor Comunității Europene de liberalizare a transportului aerian în vigoare la 18 septembrie 2006, în conformitate cu declarația ministerială referitoare la aeroportul Gibraltar, asupra căreia s-a convenit la Cordoba în septembrie 2006;

și

10. „drept de folosință” înseamnă o taxă impusă companiilor aeriene pentru utilizarea instalațiilor sau a serviciilor de aeroport, de mediu, de navigație aeriană sau de siguranța navigației aeriene, inclusiv serviciile și instalațiile conexe.

Articolul 2

Posibilitatea concurenței loiale și echitabile

Fiecare parte garantează companiilor aeriene ale ambelor părți posibilitatea concurenței loiale și echitabile pentru furnizarea serviciilor aeriene internaționale aflate sub incidența prezentului acord.

Articolul 3

Acordarea drepturilor

(1) Fiecare parte acordă celeilalte părți următoarele drepturi pentru exploatarea serviciilor aeriene internaționale de către companiile aeriene ale celeilalte părți:

- (a) dreptul de a traversa teritoriul său fără a ateriza;
- (b) dreptul de a efectua escale în scopuri necomerciale pe teritoriul său;
- (c) dreptul de a efectua transporturi aeriene internaționale între destinații situate pe următoarele rute:
 - (i) pentru companiile aeriene din Statele Unite (denumite în continuare „companiile aeriene din SUA”), din puncte exterioare Statelor Unite trecând prin Statele Unite și prin puncte intermediare către orice punct sau puncte din orice stat sau state membre și în exteriorul acestora; și pentru serviciile de transport exclusiv de mărfuri, între orice stat membru și orice punct sau puncte (inclusiv în orice alt stat membru);
 - (ii) pentru companiile aeriene din Comunitatea Europeană și din statele sale membre (denumite în continuare „companiile aeriene din Comunitate”), din puncte exterioare statelor membre trecând prin statele membre și puncte intermediare către orice punct sau puncte din Statele Unite și în exteriorul acestora; pentru serviciile de transport exclusiv de mărfuri, între Statele Unite și orice punct sau puncte; și, pentru servicii combinate, între orice destinație sau destinații din Statele Unite și orice destinație sau destinații din orice stat al Spațiului Aerian European Comun (denumit în continuare „SAEC”) la data semnării prezentului acord;

și

(d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.

(2) Fiecare companie aeriană, pe oricare sau pe toate cursele aeriene, la propria alegere, poate:

- (a) să opereze curse aeriene într-una sau ambele direcții;
- (b) să combine numere de curse aeriene diferite pe aceeași aeronavă;
- (c) să deservească punctele anterioare, intermediare și ulterioare, respectiv puncte de pe teritoriul părților, în orice combinație și în orice ordine;
- (d) să omită escalele în unul sau mai multe puncte;
- (e) să transfere traficul de pe oricare dintre aeronavele sale pe oricare altă aeronavă a sa, în orice punct;

- (f) să deservească destinații dincolo de oricare punct din teritoriul său cu sau fără schimbarea aeronavei sau a numărului cursei și să propună aceste servicii publicului, ca servicii directe;
- (g) să facă escale pe ruta sa, în orice punct de pe teritoriul uneia dintre părți sau în afara acestuia;
- (h) să opereze trafic de tranzit prin teritoriul celeilalte părți;
- și
- (i) să combine, la bordul aceleiași aeronave, traficul fără să țină cont de proveniența acestuia,

fără limită de direcție sau de ordin geografic și fără pierderea vreunui drept de trafic posibil în conformitate cu prezentul acord.

(3) Dispozițiile alineatului (1) se aplică în următoarele condiții:

- (a) pentru companiile aeriene din SUA, cu excepția serviciilor de transport exclusiv de mărfuri, transportul face parte dintr-un serviciu care deservește Statele Unite;
- și
- (b) pentru companiile aeriene din Comunitate, cu excepția (i) serviciilor de transport exclusiv de mărfuri și (ii) a serviciilor combinate între Statele Unite și orice stat membru al SAEC, de la data semnării prezentului acord, transportul face parte dintr-un serviciu care deservește un stat membru.

(4) Fiecare parte contractantă permite fiecărei companii aeriene să determine frecvența și capacitatea serviciului aerian internațional pe care le oferă în baza criteriilor comerciale ale pieței. Urmând acest drept, nicio parte nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau continuitatea serviciului, tipul sau tipurile de aeronave exploatate de companiile aeriene ale celeilalte părți și nici nu pretinde depunerea programelor pentru zborurile regulate sau charter sau a planurilor operaționale, cu excepția cazurilor cu motivație vamală, tehnică, operațională sau de mediu (în aplicarea articolului 15), în temeiul condițiilor unilaterale în conformitate cu articolul 15 din convenție.

(5) Orice companie aeriană poate să opereze servicii de transport aerian internațional, fără nicio limitare a modificării în orice moment, a tipului sau a numărului de aeronave cu care operează; cu condiția ca (a) pentru companiile aeriene din SUA, cu excepția serviciilor de transport exclusiv de mărfuri, transportul face parte dintr-un serviciu care deservește Statele Unite, și (b) pentru companiile aeriene din Comunitate, cu excepția (i) serviciilor de transport exclusiv de marfă și (ii) a serviciilor combinate dintre Statele Unite și un stat membru al SAEC, de la data semnării prezentului acord, transportul face parte dintr-un serviciu care deservește statul membru.

(6) Nicio dispoziție a prezentului acord nu poate fi interpretată ca oferind:

- (a) companiilor aeriene din SUA dreptul de a lua la bord, cu titlu oneros pe teritoriul oricărui stat membru, pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care sunt destinate unui alt punct de pe teritoriul aceluși stat membru;
- (b) companiilor aeriene din Comunitate dreptul de a lua la bord, pe teritoriul Statelor Unite, pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă cu titlu oneros și fiind destinate unui alt punct de pe teritoriul Statelor Unite.

(7) Accesul companiilor aeriene din Comunitate la serviciile de transport achiziționate de Statele Unite prin procedură publică este reglementat de anexa 3.

Articolul 4

Autorizarea

La primirea cererilor din partea unei companii aeriene a uneia dintre părți, în forma prevăzută pentru autorizațiile de operare și permisele tehnice, cealaltă parte acordă eliberarea autorizațiilor și a permiselor corespunzătoare cu întârzieri procedurale minime, cu condiția ca:

- (a) în cazul unei companii aeriene din SUA, o parte importantă a companiei și controlul efectiv al acesteia să fie deținute de Statele Unite, de resortisanți ai SUA sau de ambii, iar compania să fie înregistrată în Statele Unite și să aibă sediul principal pe teritoriul Statelor Unite;
- (b) în cazul unei companii aeriene din Comunitate, o parte importantă a companiei și controlul efectiv al acesteia să fie deținute de un stat membru sau de mai multe state membre, de resortisanții aceluși stat membru sau state membre, sau de ambii, iar compania să fie înregistrată în Comunitatea Europeană și să aibă sediul principal pe teritoriul Comunității Europene;
- (c) o companie aeriană să fie în măsură să îndeplinească condițiile prevăzute în actele cu putere de lege și normele administrative care se aplică în mod obișnuit la exploatarea serviciilor aeriene internaționale de către partea care examinează cererea sau cererile respective;

și

- (d) prevederile articolelor 8 (Siguranța) și 9 (Securitatea) să se păstreze și să se aplice.

Articolul 5

Revocarea autorizației

(1) Fiecare parte poate revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice, poate suspenda sau limita în alt mod operarea unei companii aeriene a celeilalte părți, atunci când:

- (a) în cazul unei companii aeriene din SUA, o parte importantă a companiei și controlul efectiv al acesteia nu sunt deținute de Statele Unite, de resortisanți ai SUA sau de ambii sau compania aeriană nu este înregistrată în Statele Unite sau nu își are sediul principal pe teritoriul Statelor Unite;
- (b) în cazul unei companii aeriene din Comunitate, o parte importantă a companiei aeriene și controlul efectiv al acesteia nu sunt deținute de un stat membru sau de mai multe state membre, de resortisanții aceluia stat membru sau state membre sau de ambii sau compania aeriană nu este înregistrată în Comunitatea Europeană sau nu își are sediul principal pe teritoriul Comunității Europene;

sau

- (c) compania aeriană nu s-a conformat actelor cu putere de lege și normelor administrative prevăzute în articolul 7 (Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative) din prezentul acord.

(2) Exceptând cazul în care luarea unor măsuri urgente este esențială pentru a evita noi încălcări ale alineatului 1 litera (c) din prezentul articol, drepturile instituite prin prezentul articol se exercită numai după consultarea prealabilă a celeilalte părți.

(3) Prezentul articol nu restrânge drepturile oricărei părți de a refuza, revoca, restrânge sau impune condiții pentru eliberarea autorizației de operare sau a permisului tehnic ale uneia sau ale mai multor companii aeriene ale celeilalte părți în conformitate cu prevederile articolelor 8 (Siguranța) și 9 (Securitatea).

Articolul 6

Chestiuni complementare referitoare la proprietate, investiții și control

Sub rezerva oricăror alte prevederi din prezentul acord, părțile pun în aplicare prevederile din anexa 4 atunci când iau decizii în temeiul actelor cu putere de lege și normelor administrative privind proprietatea, investițiile și controlul.

Articolul 7

Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative

(1) Actele cu putere de lege și normele administrative ale unei părți, referitoare la intrarea sau la ieșirea de pe teritoriul său a aeronavelor care asigură un serviciu aerian internațional, sau la exploatarea și navigarea acestor aeronave atunci când se află pe

teritoriul său se aplică aeronavelor utilizate de către companiile aeriene ale celeilalte părți și sunt respectate la intrarea și ieșirea sau în timpul staționării acestora pe teritoriul primei părți.

(2) La intrarea, ieșirea și pe durata staționării unei aeronave pe teritoriul unei părți, actele cu putere de lege și normele administrative privind accesul pe acel teritoriu și ieșirea din acesta a pasagerilor, a echipajului sau a mărfurilor aeronavelor (în special cele referitoare la intrare, verificare, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, a regulamentelor poștale) trebuie să fie respectate de pasagerii și echipajele companiilor aeriene ale celeilalte părți sau de alte persoane în numele lor, respectiv pentru mărfurile lor.

Articolul 8

Siguranța

(1) Autoritățile competente ale părților recunosc, în vederea operării serviciilor aeriene care intră sub incidența prezentului acord, valabilitatea certificatelor de navigabilitate, a brevetelor de aptitudine și a licențelor eliberate sau validate de către cealaltă parte și aflate încă în vigoare, cu condiția ca cerințele de obținere a unor astfel de certificate, brevete sau licențe să fie egale sau superioare normelor minime care pot fi stabilite conform convenției. Cu toate acestea, autoritățile competente pot refuza recunoașterea valabilității pentru survolarea propriului teritoriu a brevetelor de aptitudine și a licențelor eliberate sau validate propriilor cetățeni de către autoritățile celeilalte părți.

(2) Autoritățile competente ale unei părți pot cere consultarea cu autoritățile competente ale unei alte părți în privința normelor de siguranță aplicate de acestea din urmă, referitoare la instalațiile aeronautice, echipaje, aeronave și la exploatarea companiilor aeriene controlate de autoritățile respective. Aceste consultări au loc în termen de 45 de zile de la data în care au fost solicitate, în lipsa unor dispoziții contrare. Dacă, în urma unor astfel de consultări, autoritățile competente solicitante consideră că autoritățile celeilalte părți nu păstrează sau nu aplică eficient normele și cerințele de siguranță egale sau superioare normelor minime care pot fi stabilite în acest domeniu conform convenției, acestea informează autoritățile celeilalte părți de aceste constatări și de măsurile considerate drept necesare pentru a se ajunge la aceste norme minime, iar autoritățile celeilalte părți adoptă măsurile corective corespunzătoare. Autoritățile competente care au introdus cererea de consultare își rezervă dreptul de a refuza, revoca sau limita autorizația de operare sau permisul tehnic al unei sau al mai multor companii aeriene pentru care autoritățile celeilalte părți asigură controlul în materie de siguranță, în cazul în care acele autorități nu intervin corespunzător într-o perioadă de timp rezonabilă și își rezervă dreptul de a lua măsuri imediate împotriva companiilor aeriene în cauză, dacă aceste măsuri sunt indispensabile pentru a împiedica noi încălcări ale obligației de menținere în vigoare și de aplicare a normelor și a exigențelor sus-menționate care reprezintă o amenințare iminentă pentru siguranța zborului.

(3) Comisia Europeană primește simultan toate solicitările și notificările efectuate în conformitate cu prezentul articol.

(4) Niciuna dintre prevederile prezentului articol nu împiedică autoritățile competente ale părților să poarte discuții referitoare la siguranță, inclusiv referitoare la aplicarea curentă a standardelor și a cerințelor de siguranță sau la situațiile de urgență care pot apărea ocazional.

Articolul 9

Securitatea

(1) În conformitate cu drepturile și obligațiile care le revin în temeiul dreptului internațional, părțile reafirmă că obligația reciprocă de a proteja securitatea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilegală face parte integrantă din prezentul acord. Fără a limita generalitatea drepturilor și a obligațiilor lor în temeiul dreptului internațional, părțile acționează în special în conformitate cu dispozițiile următoarelor acorduri: Convenția privind infracțiunile și anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, Convenția pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971 și Protocolul pentru reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, semnat la Montreal la 24 februarie 1988.

(2) Părțile își acordă reciproc, la cerere, asistența necesară pentru a face față oricărei amenințări la adresa securității aviației civile, în special pentru a împiedica actele de capturare ilicită a aeronavelor civile și alte acte ilicite îndreptate împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și a echipajului, a aeroporturilor și a instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană.

(3) Părțile acționează, pe baza relațiilor mutuale, în conformitate cu standardele de securitate aviatică și cu practicile corespunzătoare recomandate stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și indicate ca anexe la convenție; părțile solicită operatorilor aeronavelor înmatriculați pe teritoriul lor, operatorilor aeronavelor cu sediul principal de desfășurare a activităților sau rezidență permanentă pe teritoriul lor și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze în conformitate cu aceste prevederi de securitate aviatică.

(4) Fiecare parte asigură luarea unor măsuri eficiente pe teritoriul lor pentru a proteja aeronavele și pentru a verifica pasagerii, echipajele, bagajele lor de cabină sau de mână și mărfurile și proviziile aeronavelor, înainte și în timpul îmbarcării sau al încărcării; părțile se asigură, de asemenea, că aceste măsuri sunt adaptate pentru a răspunde amenințărilor tot mai frecvente la adresa

aviației civile. Fiecare parte acceptă respectarea prevederilor de securitate solicitate de cealaltă parte pentru părăsirea teritoriului sau staționarea pe teritoriul acesteia. Fiecare parte examinează într-un spirit pozitiv orice solicitare a celeilalte părți privind luarea de măsuri de securitate pentru a face față unei anumite amenințări.

(5) În condițiile respectării depline și reciproce a suveranității celeilalte părți, o parte poate adopta măsuri de securitate pentru intrarea pe teritoriul său. Atunci când este posibil, partea respectivă ia în considerare măsurile de securitate aplicate deja de către cealaltă parte și punctele de vedere exprimate de aceasta. Cu toate acestea, fiecare parte recunoaște că niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu limitează posibilitatea uneia dintre părți de a refuza intrarea pe teritoriul său oricărui zbor sau oricăror zboruri care pot reprezenta o amenințare pentru securitatea sa.

(6) O parte poate lua măsuri de urgență, inclusiv modificarea măsurilor în vigoare, pentru a face față unei amenințări specifice la adresa securității. Astfel de măsuri se comunică imediat autorităților competente ale celeilalte părți.

(7) Părțile subliniază importanța colaborării în vederea adopțării unor practici și standarde compatibile în vederea consolidării securității transportului aerian și a reducerii semnificative a divergențelor de reglementare. În acest scop, părțile folosesc și dezvoltă pe deplin căile existente pentru a discuta măsurile de securitate actuale și propuse. Părțile se așteaptă ca discuțiile să abordeze, pe lângă alte subiecte, noi măsuri de securitate propuse sau luate în considerare de cealaltă parte, inclusiv revizuirea măsurilor de securitate ocazionată de o schimbare a circumstanțelor; măsuri propuse de una dintre părți pentru îndeplinirea cerințelor în materie de securitate ale celeilalte părți; posibilități de adaptare mai rapidă a standardelor cu privire la măsurile de securitate aviatică; și compatibilitatea cerințelor unei părți cu obligațiile legislative ale celeilalte părți. Astfel de discuții trebuie să favorizeze comunicarea din timp și discuțiile prealabile despre noi inițiative și exigențe în materie de securitate.

(8) Fără a aduce atingere necesității de a lua măsuri imediate în vederea protejării securității transportului, părțile afirmă că, atunci când se au în vedere măsurile de securitate, fiecare parte trebuie să evalueze posibilele efecte negative asupra transportului aerian internațional și, în afara cazului în care există o constrângere legală, trebuie să ia în considerare astfel de factori atunci când hotărăște ce măsuri sunt necesare și adecvate pentru a răspunde preocupărilor legate de securitatea aviației.

(9) În cazul unei capturări ilicite a unei aeronave sau al unei amenințări în acest sens sau în cazul altor acte ilicite săvârșite împotriva pasagerilor, a echipajului, a aeronavei, a aeroporturilor sau a instalațiilor navigației aeriene, părțile își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicării și prin alte măsuri adecvate cu scopul de a pune rapid și sigur capăt unui astfel de incident sau unei amenințări în acest sens.

(10) În cazul în care una dintre părți are motive întemeiate să creadă că cealaltă parte nu a respectat prevederile prezentului articol în materie de siguranță aviatică, autoritățile competente ale părții respective pot solicita consultări imediate cu autoritățile competente ale celeilalte părți. Imposibilitatea de a ajunge la un acord satisfăcător în termen de 15 zile de la data unei astfel de solicitări constituie un motiv pentru a refuza, a revoca, a limita sau condiționa autorizația de operare și permisele tehnice ale uneia sau mai multor companii aeriene ale părții vizate. O parte poate lua măsuri provizorii înainte de încheierea termenului de 15 zile, atunci când se impune luarea unor măsuri urgente.

(11) Independent de verificările aeroportuare întreprinse pentru a determina conformitatea cu standardele și practicile de siguranță aviatică menționate în alineatul (3) din prezentul articol, una dintre părți poate solicita celeilalte părți cooperarea cu scopul de a verifica dacă măsurile specifice luate de aceasta din urmă în materie de siguranță îndeplinesc cerințele părții solicitante. Autoritățile competente ale părților coordonează anticipat lista aeroporturilor de verificat și datele verificărilor și stabilesc o procedură de luare de măsuri în baza rezultatelor acestor evaluări. Ținând cont de rezultatele verificărilor, partea solicitantă poate hotărî că măsurile de siguranță aplicate pe teritoriul celeilalte părți sunt echivalente cu cele proprii, pentru ca pasagerii, bagajele și/sau mărfurile în tranzit să poate fi scutite de o nouă inspecție pe teritoriul părții solicitante. O astfel de decizie este comunicată celeilalte părți.

Articolul 10

Activități comerciale

(1) Companiile aeriene ale fiecărei părți au dreptul de a-și stabili birouri pe teritoriul celeilalte părți, pentru promovarea și vânzarea serviciilor de transport aerian și a altor activități conexe.

(2) Companiile aeriene ale fiecărei părți sunt autorizate, în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative ale celeilalte părți în materie de intrare, ședere și angajare, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte părți propriul personal comercial, tehnic, de gestiune și de exploatare sau orice alt personal specializat necesar furnizării serviciului de transport aerian.

(3) (a) Fără a aduce atingere literei (b) de mai jos, fiecărei companii aeriene îi revine, în ceea ce privește serviciile de asistență în escală pe teritoriul celeilalte părți:

(i) dreptul să-și asigure propriile servicii de asistență în escală („autoasistență”) sau, la alegere,

(ii) dreptul să-și aleagă furnizorii concurenți de servicii de asistență în escală complete sau parțiale, în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative ale fiecărei părți garantează accesul acestora la piață și dacă acești furnizori sunt prezenți pe piață;

(b) Drepturile stabilite la litera (a) punctele (i) și (ii) sunt supuse doar obligațiilor specifice de spațiu sau de capacitate, rezultate din necesitatea de a asigura exploatarea în deplină siguranță a aeroportului. În cazul în care astfel de obligații împiedică autoasistența și în lipsa concurenței efective între prestatorii de servicii de asistență în escală, ansamblul acestor servicii trebuie puse la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții echitabile și adecvate; tarifele acestor servicii nu trebuie să depășească costul lor total, luându-se în calcul o rentabilitate moderată a activelor după amortizare.

(4) Orice companie aeriană a oricăreia dintre părți are dreptul să se angajeze în vânzarea serviciilor de transport aerian pe teritoriul celeilalte părți în mod direct și/sau, în funcție de propria decizie, prin intermediul agenților sau al altor intermediari desemnați. Fiecare companie are dreptul să vândă aceste servicii de transport și orice persoană este liberă să le achiziționeze, în moneda teritoriului pe care se află sau într-o valută liber convertibilă.

(5) Fiecare companie are dreptul de a converti și a transfera surplusul de venituri rezultat după sumele cheltuite local de pe teritoriul celeilalte părți către teritoriul de origine și, la cerere, în țara sau țările alese de ea, în lipsa unor acte cu putere de lege și norme administrative contrare care sunt de aplicare generală. Convertirea și transferul încasărilor trebuie autorizate în cel mai scurt timp posibil, fără restricții sau taxe la o rată de schimb aplicabilă tranzacțiilor și transferurilor curente la data la care compania face cererea inițială de transfer.

(6) Companiile aeriene ale fiecărei părți sunt autorizate să plătească în moneda locală și pe teritoriul celeilalte părți cheltuielile locale, inclusiv cheltuielile de combustibil. În funcție de deciziile lor, companiile fiecărei părți pot face plățile corespunzând acestor cheltuieli pe teritoriul celeilalte părți în valută liber convertibilă în conformitate cu reglementările valutare locale.

(7) Pentru exploatarea sau furnizarea de servicii în temeiul prezentului acord, orice companie aeriană a unei părți poate să încheie acorduri de cooperare comercială, cum sunt acordurile de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, cu:

(a) orice companie aeriană a părților;

(b) orice companie aeriană a unei terțe țări;

și

(c) un furnizor de servicii de transport la suprafață (terestre sau maritime) din orice țară,

cu condiția ca (i) toți participanții la aceste acorduri să dispună de autorizații adecvate și (ii) acordurile să îndeplinească condițiile impuse de actele cu putere de lege și normele administrative care se aplică în mod obișnuit de către părți la exploatarea sau la oferta de servicii aeriene internaționale.

(8) Companiile aeriene ale fiecărei părți au dreptul de a încheia contracte de franciză sau de atribuire a numelui de marcă cu companii, inclusiv companii aeriene, ale oricăreia dintre părți sau ale unei țări terțe, cu condiția să dispună de autorizațiile necesare și să îndeplinească condițiile impuse de actele cu putere de lege și normele administrative care se aplică în mod curent de părți în cazul încheierii unor astfel de contracte. Anexa 5 se aplică acestor contracte.

(9) Companiile aeriene ale fiecărei părți pot încheia acorduri în vederea furnizării de aeronave cu echipaj destinate serviciului aerian internațional, cu:

(a) orice companie aeriană a părților;

și

(b) orice companie aeriană a unei țări terțe,

cu condiția ca toți participanții la aceste acorduri să dispună de autorizații adecvate și să îndeplinească condițiile impuse prin actele cu putere de lege și normele administrative care se aplică în mod curent de părți în cazul încheierii unor astfel de acorduri. Nicio parte nu va pretinde unei companii aeriene a oricăreia dintre părți care furnizează aeronavele să dispună de drepturile de trafic în temeiul prezentului acord pentru rutele pe care aeronavele vor fi exploatate.

(10) Sub rezerva oricărei alte prevederi din prezentul acord, companiile aeriene și furnizorii indirecti de transport de mărfuri ai părților sunt autorizați, fără restricție, să recurgă în raport cu serviciul aerian internațional la orice transport de suprafață pentru mărfuri cu destinația sau provenind din orice punct situat pe teritoriile părților, sau într-o terță țară, inclusiv transportul cu destinația sau provenind din orice aeroport cu instalații vamale și dispunând, acolo unde este cazul, de dreptul de a transporta mărfuri prin vamă, conform actelor cu putere de lege și normelor administrative în vigoare. Această marfă, fie că este transportată pe căi de suprafață sau pe calea aerului, are acces la instalațiile și serviciile vamale aeroportuare. Companiile aeriene pot alege să își efectueze propriul transport de suprafață sau să îl încredințeze altor transportatori de suprafață, inclusiv celor care sunt de asemenea companii aeriene sau unor furnizori indirecti de servicii de transport aerian de marfă. Astfel de servicii de transport combinat de mărfuri pot fi oferite la un preț unic de la un punct la altul pentru transportul aerian și transportul de suprafață combinat, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare asupra modalităților acestor transporturi.

Articolul 11

Drepturi și taxe vamale

(1) La sosirea pe teritoriul uneia dintre părți, aeronavele companiilor aeriene ale celeilalte părți care asigură servicii de transport aerian internațional, echipamentul lor obișnuit, echipamentul de la sol, carburanții, lubrifianții, consumabilele de natură tehnică, piesele de schimb (inclusiv motoare), proviziile de bord (inclusiv, dar nelimitându-se la alimente, băutură și alcool, țigări și alte produse destinate comercializării sau consumării de către pasageri în cantități limitate în timpul zborului) și alte articole destinate să fie folosite doar în raport cu exploatarea sau serviciile aeronavei care efectuează transporturi aeriene internaționale sunt exonerate, pe baza reciprocității, de toate restricțiile la import, impozite și taxe de proprietate și capital, taxe vamale, accize și alte redevențe similare care sunt (a) impuse de autoritățile naționale sau de Comunitatea Europeană și (b) care nu se bazează pe costurile serviciilor furnizate, cu condiția ca aceste echipamente și provizii să rămână la bordul aeronavei.

(2) De asemenea, sunt exonerate, pe baza reciprocității, de aceleași taxe, impozite, drepturi și redevențe menționate în alineatul (1) din prezentul articol, cu excepția redevențelor calculate în funcție de costurile serviciului prestat:

(a) proviziile de bord importate sau obținute pe teritoriul unei părți și îmbarcate, în cantități rezonabile, pentru a fi utilizate la bordul aeronavelor unei companii aeriene ce aparține celeilalte părți angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii sunt destinate pentru a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului părții unde au fost îmbarcate;

(b) echipamentul de sol și piesele de schimb (inclusiv motoare) introduse pe teritoriul uneia dintre părți în vederea efectuării de operațiuni de service, întreținere sau reparație a aeronavelor unei companii aeriene a celeilalte părți folosite în transportul aerian internațional;

(c) combustibilul, lubrifianții și proviziile tehnice consumabile introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți pentru a fi utilizate la bordul aeronavelor unei companii aeriene a celeilalte părți angajată în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii sunt folosite doar pe o perioadă a călătoriei deasupra teritoriului părții unde au fost îmbarcate;

și

(d) imprimarele, așa cum sunt prevăzute în legislația vamală a fiecărei părți, introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți și îmbarcate pe aeronavele unei companii aeriene ce aparține celeilalte părți angajate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste articole sunt destinate pentru a fi folosite doar pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului părții unde au fost îmbarcate.

(3) Se poate solicita păstrarea echipamentelor și a proviziilor menționate la alineatele (1) și (2) sub supravegherea sau controlul autorităților competente.

(4) Exonerările prevăzute în prezentul articol sunt, de asemenea, acordate în cazul în care companiile aeriene ale unei părți au încheiat un contract cu o altă companie aeriană, care se bucură în mod similar de astfel de exonerări de la cealaltă parte, în vederea punerii la dispoziție sau a transferului pe teritoriul celeilalte părți a articolelor menționate în alineatele (1) și (2) din prezentul articol.

(5) Nicio prevedere din prezentul acord nu interzice vreunei părți să aplice taxe, impozite, drepturi și redevențe la vânzarea articolelor care nu sunt destinate consumului la bordul aeronavelor de către pasageri pe un sector al serviciului aerian între două puncte situate pe teritoriul său unde îmbarcarea sau debarcarea este permisă.

(6) În cazul în care două sau mai multe state membre intenționează să aplice pentru carburantul furnizat aeronavelor companiilor aeriene din SUA, pe teritoriile acelor state membre pentru zborurile între acele state membre, orice anulare a exonerării prevăzute în articolul 14 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003, comitetul mixt examinează această problemă, în conformitate cu alineatul (4) litera (e) din articolul 18.

(7) Oricare parte poate solicita asistența celeilalte părți, în numele companiei sau al companiilor aeriene proprii, pentru a obține exonerarea de taxe, impozite, drepturi și redevențe percepute de autoritățile naționale sau locale asupra bunurilor enunțate în alineatele (1) și (2) din prezentul articol, cât și exonerarea de redevențe pentru distribuția de carburant, în condițiile descrise în prezentul articol, cu excepția cazului în care redevențele sunt bazate pe costul serviciului oferit. Ca răspuns la o astfel de solicitare, cealaltă parte face cunoscută poziția părții solicitante în fața departamentului sau a autorității guvernamentale competente și cere ca această poziție să fie luată în considerare.

Articolul 12

Redevențe de utilizare

(1) Redevențele de utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organismele competente ale unei părți companiilor aeriene ale celeilalte părți trebuie să fie corecte, rezonabile, nediscriminatorii și distribuite în mod echitabil între categoriile de utilizatori. În orice situație, aceste redevențe de utilizare nu pot fi evaluate pentru companiile aeriene ale celeilalte părți în termeni mai puțin favorabili decât cei mai favorabili termeni acordați oricărei alte companii aeriene la momentul evaluării acestora.

(2) Redevențele de utilizare aplicate companiilor aeriene ale celeilalte părți pot reflecta cheltuielile totale asumate de către autoritățile sau organismele competente pentru furnizarea instalațiilor și a serviciilor adecvate de aeroport, de mediu, de navigație aeriană și de siguranță a navigației aeriene, pe un aeroport sau în cadrul unui sistem aeroportuar, fără să le depășească. La calcularea acestor redevențe de utilizare se poate lua în calcul o rentabilitate moderată a activelor după amortizare. Instalațiile

și serviciile care fac obiectul acestor redevențe sunt furnizate pe baze eficiente și economice.

(3) Fiecare parte încurajează consultările dintre autoritățile sau organismele competente pe teritoriul său și companiile aeriene care utilizează servicii și instalații și invită autoritățile sau organismele competente și companiile aeriene să facă schimb de astfel de informații care pot fi necesare pentru a obține o examinare precisă a caracterului moderat al redevențelor de utilizare, în conformitate cu principiile prevăzute la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Fiecare parte încurajează autoritățile competente să informeze utilizatorii cu un preaviz rezonabil de orice propunere de modificare a redevențelor de utilizare pentru a permite consumatorilor să își exprime opiniile înainte de punerea în aplicare a acestor modificări.

(4) În cadrul procedurilor de rezolvare a litigiilor în conformitate cu articolul 19, nicio parte nu este considerată a nu fi respectat dispozițiile prezentului articol, în afara cazului în care (a) nu revizuieste o practică sau o redevență de utilizare care face obiectul unei plângeri din partea unei alte părți într-un termen rezonabil; sau (b) în urma unei astfel de revizui, nu ia toate măsurile de care dispune pentru a corecta o redevență de utilizare sau o practică incompatibilă cu dispozițiile prezentului articol.

Articolul 13

Tarifarea

(1) Tarifele pentru serviciile de transport aerian exploatate în conformitate cu prezentul acord se stabilesc în mod liber și nu se supun vreunei aprobări ori solicitărilor de a fi comunicate.

(2) Sub rezerva alineatului (1):

(a) introducerea sau menținerea unui tarif aplicat sau propus spre a fi aplicat de către o companie aeriană din SUA pentru transportul aerian internațional între un punct situat într-un stat membru și un punct situat în alt stat membru trebuie să fie compatibil cu dispozițiile articolului 1 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 sau unei reglementări ulterioare care să nu fie mai restrictivă;

(b) în conformitate cu prezentul alineat, companiile aeriene ale părților acordă autorităților competente ale părților, la cerere, accesul imediat la informațiile privind tarifele practicate în trecut, cele aplicate în prezent și cele a căror introducere este propusă, într-o manieră și un format acceptabil pentru autoritățile respective.

Articolul 14

Subvențiile și ajutorul de stat

(1) Părțile recunosc că subvențiile și ajutorul de stat pot influența în mod negativ concurența loială și echitabilă între companiile aeriene pentru furnizarea de servicii aeriene internaționale prevăzute în prezentul acord.

(2) Dacă una dintre părți consideră că subvențiile sau ajutorul de stat acordate sau preconizate de către cealaltă parte companiilor aeriene de pe teritoriul său ar influența sau influențează concurența loială și echitabilă în detrimentul companiilor aeriene ale primei părți, aceasta poate adresa observații către acea parte. În plus, poate solicita o reuniune a comitetului mixt în temeiul articolului 18, în scopul de a examina chestiunea și de a prezenta răspunsuri potrivite în privința preocupărilor considerate legitime.

(3) Fiecare parte se poate adresa instituțiilor publice competente pe teritoriul celeilalte părți, inclusiv instituțiilor de nivel național, regional sau local, dacă consideră că o subvenție sau un ajutor preconizat sau acordat deja de aceste entități poate avea asupra concurenței efectele negative menționate la alineatul (2). Dacă o parte hotărăște să intre în contact direct, aceasta informează imediat cealaltă parte pe căi diplomatice. Aceasta poate, de asemenea, să solicite o reuniune comitetului mixt.

(4) Problemele vizate de prezentul articol pot include, de exemplu, infuzia de capital, subvențiile încrucișate, subvențiile, garanțiile, proprietățile, reducerile sau exonerările fiscale, din partea oricărei instituții de stat.

Articolul 15

Mediul

(1) Părțile recunosc importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și al punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale. Părțile recunosc că raportul dintre costurile și beneficiile măsurilor de protecție a mediului trebuie să fie evaluat cu multă atenție în procesul de elaborare a politicii aeronautice internaționale.

(2) În cazul în care o parte examinează un proiect de măsuri de protecție a mediului, trebuie să estimeze posibilele efecte negative asupra exercitării drepturilor prevăzute în prezentul acord și, dacă astfel de măsuri sunt adoptate, trebuie să acționeze pentru a contracara orice astfel de efecte negative.

(3) În cazul adoptării unor măsuri de protecție a mediului, trebuie respectate standardele de protecție a mediului adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale ca anexe la convenție, în afara cazurilor în care au fost constatate deosebiri. Părțile aplică orice măsură de protecție a mediului care influențează serviciile aeriene prevăzute în prezentul acord, în conformitate cu articolul 2 și articolul 3 alineatul (4) din prezentul acord.

(4) Dacă o parte consideră că un subiect care implică protecția mediului în contextul aviației ridică preocupări în privința aplicării sau a punerii în aplicare a prezentului acord, aceasta poate solicita o reuniune a comitetului mixt, așa cum se prevede în articolul 18, pentru a lua în discuție problema și a oferi soluții adecvate la preocupările considerate legitime.

Articolul 16

Protecția consumatorului

Părțile afirmă importanța protecției consumatorilor și fiecare parte poate solicita o întrunire a comitetului mixt pentru a discuta probleme legate de protecția consumatorului pe care partea solicitantă le consideră semnificative.

Articolul 17

Sistemele informatizate de rezervare

(1) Furnizorii de sisteme informatizate de rezervare (SIR) care operează pe teritoriul unei părți sunt îndreptățiți să-și instaleze propriul SIR, să-l întrețină și să-l pună la libera dispoziție a agențiilor sau a companiilor de turism sau a călătorilor având drept scop principal distribuirea de produse legate de călătorii pe teritoriul celeilalte părți, cu condiția ca aceste SIR să fie conforme cu cerințele normative ale celeilalte părți.

(2) Niciuna dintre părți nu impune sau nu permite impunerea, pe teritoriul său, a unor reguli mai stricte furnizorilor de SIR ale celeilalte părți decât cele impuse propriilor săi furnizori de SIR în ceea ce privește prezentările SIR (inclusiv parametrii de editare și prezentare), activitățile, practicile, vânzările sau proprietățile.

(3) Deținătorii/operatorii de SIR ai unei părți care se conformează eventualelor cerințe normative ale celeilalte părți trebuie să aibă aceleași șanse să poseze SIR-uri pe teritoriul celeilalte părți ca deținătorii/operatorii acelei părți.

Articolul 18

Comitetul mixt

(1) Un comitet mixt format din reprezentanții părților se întrunește cel puțin o dată pe an pentru consultări legate de prezentul acord și pentru a examina punerea lui în aplicare.

(2) Orice parte poate solicita convocarea unei reuniuni a comitetului mixt pentru a încerca să rezolve chestiuni legate de interpretarea sau aplicarea acestui acord. Cu toate acestea, în ceea ce privește articolul 20 sau anexa 2, comitetul mixt poate examina doar chestiunile legate de refuzul oricăruia dintre participanți de a executa angajamentele pe care și le-a asumat și impactul deciziilor în materie de concurență asupra aplicării prezentului acord. Reuniunea trebuie organizată cât mai curând cu putință și la nu mai mult de 60 de zile de la data primirii solicitării, în afara cazului în care se ajunge la un acord contrar.

(3) Comitetul mixt examinează, cel târziu până la data primei reuniuni anuale și ulterior potrivit necesităților, punerea globală în aplicare a acordului, în special eventualele efecte ale obligațiilor privind infrastructurile aeroportuare asupra exercitării drepturilor prevăzute în articolul 3, efectele măsurilor de securitate luate în baza articolului 9, efectele asupra condițiilor concurențiale, în special în domeniul sistemelor informatizate de rezervare, respectiv efectele sociale eventuale ale punerii în aplicare a acordului.

(4) Comitetul mixt dezvoltă cooperarea și prin:

Articolul 19

Arbitrajul

- (a) încurajarea schimburilor la nivel de specialiști în domeniul noilor inițiative și al noilor progrese legislative și normative, în special în materie de securitate, siguranță, mediu, infrastructura aeroportuară (inclusiv intervalele orare) și protecția consumatorului;
- (b) luarea în considerare a consecințelor sociale ale aplicării acordului și elaborarea unor soluții adecvate la preocupările considerate legitime;
- (c) luarea în discuție a domeniilor susceptibile a fi incluse în acord, inclusiv recomandarea introducerii unor eventuale modificări în textul acordului;
- (d) inventarierea problemelor legate de subvențiile sau ajutorul public ridicate de cele două părți în cadrul comitetului mixt;
- (e) adoptarea de comun acord a deciziilor referitoare la orice aspect legat de aplicarea articolului 11 alineatul (6);
- (f) elaborarea, până la încheierea primului an de aplicare provizorie, a unor metode de abordare a deciziilor normative referitoare la conformitatea și la cetățenia companiilor de transport aerian, cu scopul de a obține recunoașterea reciprocă a acestor decizii;
- (g) favorizarea înțelegerii unitare a criteriilor folosite de cele două părți pentru luarea deciziilor lor în chestiuni legate de controlul companiilor, în măsura în care acest lucru nu intră în conflict cu normele de confidențialitate;
- (h) încurajarea consultărilor, atunci când este cazul, în problemele legate de transportul aerian care fac obiectul discuțiilor din cadrul organizațiilor internaționale și al discuțiilor cu țările terțe, inclusiv discutarea posibilității de a adopta o poziție comună;
- (i) adoptarea de comun acord a deciziilor menționate la articolul 1 alineatul (3) și articolul 2 alineatul (3) din anexa 4.

(1) Orice litigiu referitor la aplicarea sau la interpretarea prezentului acord, altul decât chestiunile care se ridică în conformitate cu articolul 20 sau în conformitate cu anexa 2, care nu este soluționat prin reunirea comitetului mixt, poate fi înaintat spre soluționare unei persoane sau unui organism prin acordul părților. Dacă părțile nu ajung la un consens în acest fel, litigiul este supus, la cererea oricărei părți, arbitrajului în conformitate cu procedurile descrise în continuare.

(2) Cu excepția cazului în care părțile au convenit altfel, arbitrajul este de competența unui complet completat format din trei arbitri și constituit după cum urmează:

(a) în termen de 20 de zile de la primirea cererii de arbitraj, fiecare parte va numi un arbitru. În termen de 45 de zile de la numirea celor doi arbitri, aceștia stabilesc un al treilea arbitru, care exercită funcția de președinte al completului;

(b) dacă oricare dintre părți nu numește un arbitru sau dacă al treilea arbitru nu este desemnat în conformitate cu litera (a) din prezentul alineat, oricare dintre părți poate solicita președintelui consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să desemneze arbitrul sau arbitrii necesari în termen de 30 de zile de la primirea solicitării. Dacă președintele consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale este cetățean al Statelor Unite sau al unui stat membru, primul vicepreședinte al acestui consiliu care nu este descalificat pe acest motiv face desemnarea.

(3) În absența unui acord contrar, completul hotărăște limitele competenței sale în conformitate cu prezentul acord și își stabilește propriile reguli procedurale. La cererea uneia dintre părți, completul, odată constituit, poate cere celeilalte părți să aplice măsuri corective temporare până la primirea deciziei finale a completului. La recomandarea completului sau la cererea oricăreia dintre părți, se organizează o conferință în cel mult 15 zile după constituirea întregului complet, astfel încât acesta să stabilească cu exactitate chestiunile care vor face obiectul arbitrajului și procedurile specifice care vor fi aplicate.

(4) În absența unui acord contrar sau în absența altei recomandări a completului:

(a) reclamația este depusă în termen de 30 de zile de la data constituirii completului în întregime, iar poziția apărării este înaintată în termen de 40 de zile de la depunerea reclamației. Orice răspuns din partea reclamantului se înaintează în termen de 15 de zile de la prezentarea poziției apărării. Orice răspuns din partea pârâtului se comunică în termen de 15 de zile de la comunicarea răspunsului reclamantului;

(6) Comitetul mixt funcționează pe o bază consensuală.

(b) completul ține o audiere la solicitarea oricărei părți sau la inițiativa sa, în termen de 15 zile de la comunicarea ultimului răspuns.

(5) Completul urmărește pronunțarea unei decizii sub formă scrisă în termen de 30 de zile de la încheierea audierii sau, dacă nu are loc nicio audiere, în termen de 30 de zile de la data ultimului răspuns comunicat. Completul decide cu majoritatea membrilor săi.

(6) Părțile pot înainta cereri de clarificare a deciziei în termen de 10 zile de la pronunțarea acesteia, iar orice clarificare dată este înaintată în termen de 15 zile de la o astfel de cerere.

(7) Dacă completul constată că a existat o încălcare a prezentului acord, iar partea responsabilă nu procedează la înlăturarea ei sau nu ajunge la o înțelegere cu cealaltă parte pe baza unei rezoluții reciproc satisfăcătoare în termen de 40 de zile de la pronunțarea deciziei completului, cealaltă parte poate suspenda acordarea unor privilegii comparabile prevăzute în prezentul acord până când părțile ajung la o înțelegere în privința soluționării litigiului. Niciuna dintre dispozițiile prezentului alineat nu trebuie interpretată ca limitând dreptul vreunei părți de a lua măsuri compensatoare în conformitate cu dreptul internațional.

(8) Cheltuielile completului, inclusiv taxele și onorariile arbitrilor, se împart în mod egal între părți. Orice cheltuială pretinsă de președintele consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale sau de către orice vicepreședinte al acestui consiliu, în legătură cu procedurile prevăzute la alineatul (2) litera (b) din prezentul articol, se consideră cheltuială a completului.

Articolul 20

Concurența

(1) Părțile recunosc importanța concurenței dintre companiile aeriene de pe piața transatlantică pentru promovarea obiectivelor prezentului acord și confirmă că aplică regimurile concurențiale corespunzătoare pentru a proteja și a întări concurența la nivel general, fără a favoriza concurenții individuali.

(2) Părțile recunosc că pot interveni diferențe în privința aplicării regimurilor lor concurențiale privind transportul aerian internațional care influențează piața transatlantică și că diminuarea acestor diferențe poate favoriza concurența între companiile aeriene pe această piață.

(3) Părțile recunosc că cooperarea dintre autoritățile lor în domeniul concurenței contribuie la promovarea concurenței pe piațe și este susceptibilă de a favoriza o compatibilitate a reglementărilor și de a reduce la minimum diferențele de abordare în legătură cu examinările concurențiale corespunzătoare ale acordurilor dintre transportatori. Prin urmare, părțile aprofundază această cooperare cât mai mult posibil, luând în considerare responsabilitățile, competențele și procedurile diferite ale autorităților, în conformitate cu anexa 2.

(4) Comitetul mixt este informat anual de rezultatele cooperării în conformitate cu anexa 2.

Articolul 21

A doua etapă a negocierilor

(1) Părțile au obiectivul comun de a continua deschiderea accesului la piațe și de a crește beneficiile consumatorilor, ale companiilor, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului, inclusiv încurajarea investițiilor, astfel încât să reflecte mai bine realitățile unei industrii aviatice globale, consolidarea sistemului de transport aerian transatlantic și constituirea unui cadru care va încuraja alte țări să își deschidă piețele de servicii de transport aerian. Părțile încep negocierile în cel mult 60 de zile de la data aplicării provizorii a acestui acord, în scopul pregătirii rapide a următoarei etape.

(2) În acest scop, cea de-a doua etapă a negocierilor va cuprinde următoarele elemente de interes prioritar pentru una dintre părți sau pentru ambele părți:

- (a) continuarea liberalizării drepturilor de trafic;
 - (b) mai multe oportunități pentru investițiile străine;
 - (c) efectul măsurilor de protecție a mediului și al constrângerilor impuse de infrastructură asupra drepturilor de trafic;
 - (d) un acces mai bun la serviciile de transport aerian finanțate de stat;
- și
- (e) furnizarea de aeronave cu echipaj.

(3) Părțile își evaluează evoluția către încheierea unui acord în a doua etapă în cel mult 18 luni de la data prevăzută pentru începerea negocierilor în conformitate cu alineatul (1). Dacă părțile nu au ajuns la niciun acord în a doua etapă a negocierilor într-un interval de douăsprezece luni de la începerea evaluării, fiecare dintre părți își rezervă dreptul de a suspenda anumite drepturi prevăzute în prezentul acord. O astfel de suspendare intră în vigoare nu mai devreme de începerea sezonului de trafic al Asociației Transportului Aerian Internațional (IATA), care începe cel mai devreme după douăsprezece luni de la data la care se înaintază notificarea de suspendare.

Articolul 22

Relația cu alte acorduri

(1) Pe perioada aplicării provizorii în conformitate cu articolul 25 din prezentul acord, acordurile bilaterale enumerate în partea 1 din anexa 1 se suspendă, cu excepția măsurilor prevăzute în partea 2 din anexa 1.

(2) La intrarea sa în vigoare, în conformitate cu articolul 26, prezentul acord înlocuiește acordurile bilaterale enumerate în partea 1 din anexa 1, cu excepția măsurilor prevăzute în partea 2 din anexa 1.

(3) Dacă părțile devin părți ale unui acord multilateral sau subscriu unei decizii adoptate de către Organizația Aviației Civile Internaționale sau altă organizație internațională care tratează aspecte aflate sub incidența prezentului acord, acestea se consultă în cadrul comitetului mixt pentru a determina în ce măsură acest acord trebuie revizuit pentru a ține seama de aceste evoluții.

Articolul 23

Încetarea acordului

Orice parte poate, în orice moment, să înainteze celeilalte părți, pe căi diplomatice, o notificare scrisă privind decizia sa de a denunța prezentul acord. Această notificare este comunicată simultan Organizației Aviației Civile Internaționale. Prezentul acord este reziliat la ora 0:00 GMT la sfârșitul sezonului de trafic al Asociației Transportului Aerian Internațional (IATA) care durează un an de la data notificării scrise de denunțare, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul părților înainte de încheierea acestei perioade.

Articolul 24

Înregistrarea la OACI

Prezentul acord și toate amendamentele sale se înregistrează la Organizația Aviației Civile Internaționale.

DREPT CARE subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord.

ÎNCHEIAT la Bruxelles la douăzeci și cinci aprilie 2007 și la Washington la treizeci aprilie 2007, în dublu exemplar.

За Република България



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



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

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

Articolul 25

Aplicarea provizorie

Până la intrarea în vigoare conform articolului 26:

1. părțile au convenit să pună în aplicare acest acord de la 30 martie 2008;
2. oricare dintre părți poate în orice moment să înainteze celeilalte părți pe căi diplomatice o notificare scrisă privind decizia sa de a nu mai aplica prezentul acord. În acest caz, aplicarea încetează la ora 0:00 GMT la sfârșitul sezonului de trafic al Asociației Transportului Aerian Internațional (IATA), care durează un an de la data notificării scrise, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul părților înainte de încheierea acestei perioade.

Articolul 26

Intrarea în vigoare

Prezentul acord intră în vigoare în termen de o lună de la data ultimei notificări din schimbul de note diplomatice dintre părți care confirmă că toate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a acestui acord au fost îndeplinite. În sensul acestui schimb de note, Statele Unite trimit Comunității Europene nota diplomatică către Comunitatea Europeană și statele sale membre, iar Comunitatea Europeană trimite Statelor Unite nota sau notele diplomatice din partea Comunității Europene și a statelor sale membre. Nota sau notele diplomatice din partea Comunității Europene și a statelor sale membre conțin din partea fiecărui stat membru comunicări prin care se confirmă că procedurile necesare de intrare în vigoare a prezentului acord au fost încheiate.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française

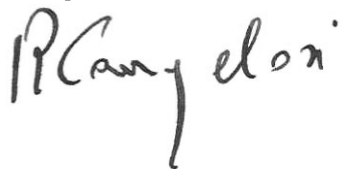


Thar cheann Na hÉireann

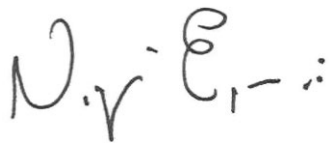
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



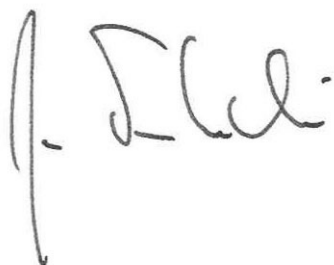
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



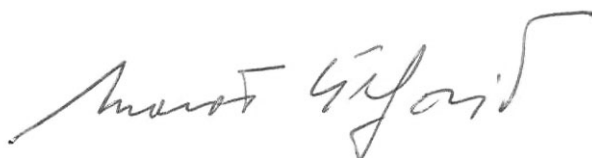
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



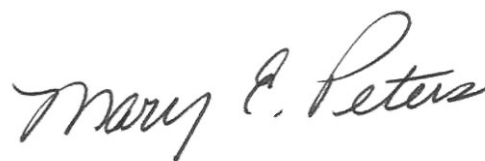
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



For the United States of America



ANEXA 1

Partea 1

Conform dispozițiilor articolului 22 din prezentul acord, următoarele acorduri bilaterale încheiate între Statele Unite și statele membre se suspendă sau sunt înlocuite prin prezentul acord:

- (a) Republica Austria: Acordul privind serviciile aeriene, semnat la Viena la 16 martie 1989; modificat la 14 iunie 1995.
- (b) Regatul Belgiei: Acordul privind transportul aerian, intrat în vigoare prin schimb de note la Washington la 23 octombrie 1980; modificat la 22 septembrie și la 12 noiembrie 1986; modificat la 5 noiembrie 1993 și la 12 ianuarie 1994.

[amendamentul încheiat la 5 septembrie 1995 (aplicat în mod provizoriu)]

- (c) Republica Bulgaria: Acordul privind securitatea aviației civile, semnat la Sofia la 24 aprilie 1991.
- (d) Republica Cehă: Acordul privind transportul aerian, semnat la Praga la 10 septembrie 1996; modificat la 4 iunie 2001 și la 14 februarie 2002.
- (e) Regatul Danemarcei: Acord referitor la serviciile de transport aerian, încheiat prin schimb de note la Washington la 16 decembrie 1944; modificat la 6 august 1954; modificat la 16 iunie 1995.
- (f) Republica Finlanda: Acordul privind transportul aerian, semnat la Helsinki la 29 martie 1949; protocol conex semnat la 12 mai 1980; acord de modificare a acordului din 1949 și protocolul din 1980 încheiat la 9 iunie 1995.
- (g) Republica Franceză: Acordul privind transportul aerian, semnat la Washington la 18 iunie 1998; modificat la 10 octombrie 2000; modificat la 22 ianuarie 2002.
- (h) Republica Federală Germania: Acordul privind transportul aerian și schimbul de note, semnat la Washington la 7 iulie 1955; modificat la 25 aprilie 1989.

[protocol conex încheiat la 1 noiembrie 1978; acord conex încheiat la 24 mai 1994; protocol de modificare a acordului din 1955 încheiat la 23 mai 1996; acord de modificare a protocolului din 1996 încheiat la 10 octombrie 2000 (toate aplicate provizoriu)]

- (i) Republica Elenă: Acordul privind transportul aerian, semnat la Atena la 31 iulie 1991; prelungit până la 31 iulie 2007 prin schimbul de note din 22 și 28 iunie 2006.
- (j) Republica Ungară: Acordul privind transportul aerian și memorandumul de înțelegere, semnat la Budapesta la 12 iulie 1989; prelungit până la 12 iulie 2007 prin schimbul de note din 11 și 20 iulie 2006.
- (k) Irlanda: Acordul privind serviciile de transport aerian, încheiat prin schimb de note la Washington la 3 februarie 1945; modificat la 25 ianuarie 1988 și la 29 septembrie 1989; modificat la 25 iulie și la 6 septembrie 1990.

[Memorandumul consultărilor, semnat la Washington la 28 octombrie 1993 (aplicat provizoriu)]

- (l) Republica Italiană: Acordul privind transportul aerian, cu memorandumul și schimbul de note, semnat la Roma la 22 iunie 1970; modificat în 25 octombrie 1988; memorandumul de înțelegere conex semnat la 27 septembrie 1990; modificarea acordului din 1970 și a memorandumului de înțelegere din 1990 încheiat la 22 noiembrie și la 23 decembrie 1991; modificarea acordului din 1970 și a memorandumului de înțelegere din 1990 încheiat la 30 mai și la 21 octombrie 1997; acord de completare a acordului din 1970 încheiat la 30 decembrie 1998 și la 2 februarie 1999.

[Protocolul de modificare a acordului din 1970, încheiat la 6 decembrie 1999 (aplicat provizoriu)]

- (m) Marele Ducat al Luxemburgului: Acordul privind transportul aerian, semnat la Luxemburg la 19 august 1986; modificat la 6 iunie 1995; modificat la 13 și la 21 iulie 1998.
- (n) Republica Malta: Acordul privind transportul aerian, semnat la Washington la 12 octombrie 2000.

- (o) Regatul Țărilor de Jos: Acordul privind transportul aerian, semnat la Washington la 3 aprilie 1957; protocol de modificare a acordului din 1957, încheiat la 31 martie 1978; amendamentul la protocolul din 1978, încheiat la 11 iunie 1986; amendamentul la acordul din 1957, încheiat la 13 octombrie și la 22 decembrie 1987; amendamentul la acordul din 1957, încheiat la 29 ianuarie și la 13 martie 1992; amendamentul la acordul din 1957 și la protocolul din 1978, încheiat la 14 octombrie 1992.
- (p) Republica Polonă: Acordul privind transportul aerian, semnat la Varșovia la 16 iunie 2001.
- (q) Republica Portugheză: Acordul privind transportul aerian, semnat la Lisabona la 30 mai 2000.
- (r) România: Acordul privind transportul aerian, semnat la Washington la 15 iulie 1998.
- (s) Republica Slovacă: Acordul privind transportul aerian, semnat la Bratislava la 22 ianuarie 2001.
- (t) Regatul Spaniei: Acordul privind transportul aerian, semnat la Madrid la 20 februarie 1973; acord conex din 20 februarie, 31 martie și 7 aprilie 1987; amendamentul la acordul din 1973, încheiat la 31 mai 1989; amendamentul la acordul din 1973, încheiat la 27 noiembrie 1991.
- (u) Regatul Suediei: Acordul referitor la serviciile de transport aerian, încheiat prin schimb de note la Washington la 16 decembrie 1944; modificat la 6 august 1954; modificat la 16 iunie 1995.
- (v) Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord: Acordul privind serviciile aeriene și schimbul de scrisori, semnat la Bermuda la 23 iulie 1977; acordul referitor la tarifele de transport aerian nord-atlantice, încheiat la 17 martie 1978; acordul de modificare a acordului din 1977, încheiat la 25 aprilie 1978; acordul de modificare și prelungire a acordului din 1970 referitor la tarifele de transport aerian nord-atlantice, încheiat la 2 și la 9 noiembrie 1978; acordul de modificare a acordului din 1977, încheiat la 4 decembrie 1980; acordul de modificare a acordului din 1977, încheiat la 20 februarie 1985; acordul de modificare a articolului 7 anexa 2 și a anexei 5 din acordul din 1977, încheiat la 25 mai 1989; acordul privind modificările la acordul din 1977, încetarea arbitrajului dintre SUA și Marea Britanie în privința redevențelor de folosire a aeroportului Heathrow și solicitarea de arbitraj făcută de Marea Britanie în nota diplomatică nr. 87 din 13 octombrie 1993 și rezolvarea problemelor care au stat la originea acestor proceduri, încheiat la 11 martie 1994; acordul de modificare a acordului din 1977, încheiat în 27 martie 1997.

[Înțelegerile, de aplicare provizorie, cuprinse în memorandumul consultărilor din 11 septembrie 1986; înțelegerile cuprinse în schimbul de scrisori din 27 iulie 1990; înțelegerile cuprinse în memorandumul consultărilor din 11 martie 1991; înțelegerile cuprinse în schimbul de scrisori din 6 octombrie 1994; înțelegerile cuprinse în memorandumul consultărilor din 5 iunie 1995; înțelegerile cuprinse în schimbul de scrisori din 31 martie și 3 aprilie 2000 (toate aplicate cu titlu provizoriu)]

Partea 2

Sub rezerva primei părți din prezenta anexă, pentru zonele care nu sunt cuprinse în definiția „teritoriului” de la articolul 1 din prezentul acord, înțelegerile de la literele (e) (Danemarca-Statele Unite), (g) (Franța-Statele Unite) și (v) (Marea Britanie-Statele Unite) din partea respectivă continuă să se aplice în conformitate cu prevederile lor.

Partea 3

Sub rezerva articolului 3 din prezentul acord, companiile aeriene din SUA nu au dreptul de a furniza servicii de transport exclusiv de mărfuri care nu sunt parte a unui serviciu care deservește Statele Unite, cu puncte cu destinația sau plecând din statele membre, excepție făcând puncte cu destinația sau plecând din Republica Cehă, Republica Franceză, Republica Federală Germania, Marele Ducat al Luxemburgului, Republica Malta, Republica Polonă, Republica Portugalia și Republica Slovacă.

Partea 4

Sub rezerva oricăror alte prevederi din prezentul acord, prezenta parte se aplică transportului aerian mixt, prin curse regulate sau charter, între Irlanda și Statele Unite cu intrare în vigoare de la începutul sezonului de iarnă 2006/2007 al IATA și până la sfârșitul sezonului de iarnă 2007/2008 al IATA.

- (a) (i) Orice companie aeriană din SUA sau din Comunitate poate opera 3 zboruri fără escală între Statele Unite și Dublin pentru fiecare zbor fără escală pe care compania îl operează între Statele Unite și Shannon. Acest drept pentru zboruri fără escală către/de la Dublin se bazează pe o medie a operărilor din întreaga perioadă de tranziție de trei sezoane. Un zbor este considerat a fi fără escală către/de la Dublin sau zbor fără escală către/de la Shannon dacă aeroportul corespunzător constituie primul punct de intrare în sau ultimul punct de plecare din Irlanda.

- (ii) Exigența de a deservi Shannon prevăzută la litera (a) punctul (i) din prezenta parte încetează dacă oricare dintre companiile aeriene inaugurează un serviciu mixt, regulat și charter, între Dublin și Statele Unite, în orice direcție, fără a opera cel puțin un zbor fără escală către Shannon pentru trei zboruri fără escală către Dublin, calculat în medie pe perioada de tranziție.
 - (b) Pentru serviciile între Statele Unite și Irlanda, companiile comunitare pot deservi doar Boston, New York, Chicago, Los Angeles și alte trei puncte din Statele Unite, care sunt comunicate Statelor Unite în cazul alegerii sau al schimbării lor. Aceste servicii pot opera prin puncte intermediare din alte state membre sau țări terțe.
 - (c) Partajarea de cod este autorizată între Irlanda și Statele Unite doar prin alte puncte din Comunitatea Europeană. Alte acorduri de partajare de cod sunt examinate pe baza bunei înțelegeri și a reciprocității.
-

ANEXA 2

Cu privire la cooperarea în problemele de concurență din sectorul transporturilor aeriene*Articolul 1*

Cooperarea, așa cum este prevăzută în prezenta anexă, este pusă în aplicare de către Departamentul de Transport al Statelor Unite ale Americii și de către Comisia Comunităților Europene (denumite în cele ce urmează „participanți”), în conformitate cu atribuțiile care le revin în legătură cu tratarea aspectelor de concurență din sectorul transporturilor aeriene care implică Statele Unite și Comunitatea Europeană.

*Articolul 2***Obiectul**

Obiectul acestei cooperări este:

1. de a consolida înțelegerea reciprocă a aplicării de către participanți a legilor, a procedurilor și a practicilor în cadrul regimurilor lor de concurență și de a încuraja concurența din sectorul transporturilor aeriene;
 2. de a facilita înțelegerea dintre participanți privind impactul evoluțiilor care caracterizează sectorul transporturilor aeriene asupra concurenței în interiorul pieței transportului aerian internațional;
 3. de a diminua potențialele conflicte în aplicarea de către participanți a regimurilor lor de concurență față de acorduri și alte regimuri de cooperare care influențează piața transatlantică;
- și
4. de a promova abordări normative compatibile în acorduri și alte regimuri de cooperare, printr-o înțelegere mai bună a metodelor și a tehnicilor analitice, inclusiv definiția piețelor în cauză și analiza efectelor concurențiale, și a soluțiilor pe care participanții le aplică în cadrul examinărilor independente în materie de concurență.

*Articolul 3***Definiții**

În sensul prezentei anexe, „regim de concurență” înseamnă legile, procedurile și practicile care reglementează exercitarea de către participanți a atribuțiilor care le revin cu privire la revizuirea acordurilor și a altor înțelegeri de cooperare între companiile aeriene aflate pe piața internațională. Pentru Comunitatea Europeană, acesta include, fără a se limita la articolele 81, 82, și 85 din Tratatul de instituire a Comunității Europene și regulamentele de punere în aplicare în temeiul tratatului menționat, precum și modificările acestora. Pentru Departamentul de Transport, acesta include, fără a se limita la secțiunile 41308, 41309 și 41720 din titlul 49 din Codul Statelor Unite și regulamentele de punere în aplicare și precedentele juridice în temeiul acestora.

*Articolul 4***Domeniile de cooperare**

Sub rezerva condițiilor prevăzute în alineatul 1 literele (a) și (b) din articolul 5, formele de cooperare între participanți includ următoarele:

1. reuniuni în principiu semestriale între reprezentanții participanților, inclusiv experți în domeniul concurenței, în scopul discutării evoluțiilor din sectorul transporturilor aeriene, probleme de interes comun referitoare la politica concurenței și metodele analitice pentru aplicarea dreptului concurenței la transportul aerian internațional, în special pe piața transatlantică. Discuțiile de mai sus pot conduce la dezvoltarea unei mai bune înțelegeri a abordărilor participanților privitoare la problemele concurenței, inclusiv a punctelor comune existente și a creșterii compatibilităților acestor abordări, în special în privința acordurilor dintre transportatori;
2. consultări între participanți, organizate în orice moment, de comun acord sau la solicitarea unuia dintre participanți, cu scopul de a dezbate toate chestiunile legate de prezenta anexă, inclusiv cazurile speciale;

3. fiecare participant poate, la alegerea sa, să invite reprezentanți ai altor autorități guvernamentale să participe, dacă este cazul, la orice reuniune sau consultare ce are loc în temeiul punctelor 1 sau 2 de mai sus;
 4. notificările în timp util ale următoarelor proceduri sau aspecte care, potrivit participantului care face notificarea, pot avea implicații semnificative pentru interesele celui alt participant în materie de concurență:
 - (a) din partea Departamentului de Transport, (i) procedurile de examinare a cererilor de aprobare a acordurilor și a altor regimuri de cooperare dintre companiile aeriene în domeniul serviciilor aeriene internaționale, în special cererile pentru dispensarea de dispoziții antitrust ce implică companiile aeriene organizate conform legislației Statelor Unite și ale Comunității Europene, și (ii) recepția de către Departamentul de Transport a unui acord de asociație în participațiune încheiat în baza secțiunii 41720 din titlul 49 din Codul Statelor Unite;și
 - (b) din partea Comisiei Comunității Europene, (i) procedurile pentru examinarea acordurilor și a altor înțelegeri de cooperare între companiile aeriene implicate în transportul aerian internațional, în special pentru alianțe și alte acorduri de cooperare ce implică companiile aeriene organizate conform legislațiilor Statelor Unite și ale Comunității Europene, și (ii) analizarea dispenselor individuale sau pe categorii, față de dispozițiile legislației europene în domeniul concurenței;
 5. notificări privind disponibilitatea și orice alte condiții care gestionează această disponibilitate, privind informațiile și datele comunicate de un participant, în formă electronică sau în altă formă, care, în opinia celui participant, pot avea implicații semnificative pentru interesele concurențiale ale celui alt participant;
- și
6. notificări despre alte activități legate de politica concurenței în domeniul transportului aerian, a căror comunicare este considerată drept utilă de către un participant.

Articolul 5

Utilizarea și divulgarea informațiilor

- (1) Sub rezerva oricărei alte prevederi din prezenta anexă, niciun participant nu este obligat să furnizeze informații altui participant dacă divulgarea informației către participantul solicitator:
 - (a) este interzisă de actele cu putere de lege, normele administrative sau practicile participantului care deține informațiile;sau
 - (b) ar fi incompatibilă cu interese majore ale participantului care deține informațiile.
- (2) În măsura posibilului, fiecare participant păstrează confidențialitatea asupra oricărei informații transmise în mod confidențial de către celălalt participant în cadrul prezentei anexe și refuză orice formă de divulgare a unei astfel de informații către o terță persoană fără autorizația participantului care a furnizat informația. Participanții se avertizează reciproc în cazul în care o informație propusă să fie schimbată în discuții sau în orice altă manieră ar putea fi divulgată în cadrul unei proceduri publice.
- (3) În cazul în care, în temeiul prezentei anexe, un participant furnizează informații confidențiale celui alt participant în scopurile specificate în articolul 2, acele informații trebuie folosite de către participantul care o primește numai în acel scop.

Articolul 6

Punerea în aplicare

- (1) Fiecare participant desemnează un reprezentant responsabil pentru coordonarea activităților prevăzute în prezenta anexă.
- (2) Prezenta anexă și toate activitățile întreprinse de un participant în aplicarea acesteia sunt:
 - (a) destinate să fie puse în aplicare doar în măsura în care respectă toate actele cu putere de lege, normele administrative și practicile aplicabile celui participant;și
 - (b) destinate să fie puse în aplicare fără a aduce atingere acordului dintre Comunitățile Europene și Guvernul Statelor Unite ale Americii referitor la aplicarea regulilor de concurență.

ANEXA 3

**Cu privire la serviciile de transport achiziționate de Guvernul Statelor Unite
prin procedură publică**

Companiile aeriene ale Comunității au dreptul să transporte pasageri și marfă cu zborurile regulate și charter pentru care un serviciu, o agenție sau un organism civil oficial al Statelor Unite 1. obține dreptul de transport pentru el însuși sau în cadrul unui acord conform căruia plata se face de către guvern sau din sume puse la dispoziția guvernului sau 2. furnizează serviciul de transport către sau în numele unei țări străine sau al unei organizații internaționale sau de alt fel fără rambursare, și acel serviciu de transport este (a) între oricare punct din Statele Unite și oricare punct dintr-un stat membru, cu excepția destinațiilor pentru care tarifele sunt stabilite în baza unui contract de parteneriat între orașe, în cazul transportului exclusiv de pasageri, sau (b) între oricare două puncte din afara Statelor Unite. Prezentul paragraf nu se aplică serviciilor de transport achiziționate sau finanțate de secretarul apărării sau de un secretar de stat dintr-un departament militar.

ANEXA 4

Cu privire la unele chestiuni complementare referitoare la proprietate, investiții și control*Articolul 1***Proprietatea companiilor aeriene ale uneia dintre părți**

(1) Resortisanții statelor membre pot deține acțiuni ale unei companii aeriene din Statele Unite sub rezerva a două limitări. Prima limitare este constituită de interdicția ca un resortisant străin să dețină mai mult de 25 % din acțiunile cu drept de vot ale unei corporații. A doua limitare constă în interdicția pentru un resortisant străin de a deține controlul efectiv asupra unei companii aeriene din Statele Unite. Sub rezerva limitării la 25 % a acțiunilor cu drept de vot pe care le poate deține un resortisant străin:

(a) deținerea de către un resortisant al unui stat membru:

(i) a unui procent de până la 25 % din acțiunile cu drept de vot;

și/sau

(ii) a unui procent de până la 49,9 % din numărul total al acțiunilor

unei companii aeriene din Statele Unite nu se consideră, în sine, deținere a controlului asupra companiei aeriene respective;

și

(b) deținerea de către resortisanți ai statelor membre a unui procent de 50 % sau mai mult din numărul total de acțiuni ale unei companii aeriene din Statele Unite nu se consideră deținere a controlului asupra companiei aeriene respective. Proprietatea asupra unor astfel de acțiuni se estimează de la caz la caz.

(2) Deținerea de către resortisanți ai Statelor Unite a unei companii aeriene din Comunitate este permisă cu două limitări. Prima limitare constă în obligația ca pachetul majoritar al companiei aeriene să fie în proprietatea statelor membre și/sau a resortisanților statelor membre. A doua limitare constă în obligația deținerii controlului efectiv al companiei aeriene de către statele membre și/sau resortisanții statelor membre.

(3) În sensul articolului 4 litera (b) și al articolului 5 alineatul (1) litera (b) din prezentul acord, un stat membru al SAEC și resortisanții unui astfel de stat vor fi tratați ca stat membru al UE și, respectiv, ca resortisanți ai unui stat membru al UE din momentul semnării prezentului acord. Comitetul mixt poate hotărî dacă această dispoziție se aplică noilor state membre ale SAEC și resortisanților lor.

(4) Sub rezerva alineatului (2), Comunitatea Europeană și statele sale membre își rezervă dreptul de a limita investițiile făcute de resortisanți ai Statelor Unite în acțiuni cu drept de vot ale unei companii aeriene din Comunitate după semnarea prezentului acord la un nivel echivalent cu cel impus de Statele Unite resortisanților străini referitor la companiile aeriene din SUA, cu condiția ca exercitarea dreptului respectiv să fie în conformitate cu dreptul internațional.

*Articolul 2***Proprietatea și controlul companiilor aeriene din țările terțe**

(1) Niciuna dintre părți nu poate să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene semnate cu o țară terță pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații sau permisiuni oricăror companii aeriene din țara terță respectivă invocând ca motiv faptul că cealaltă parte, resortisanți ai acesteia sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei respective.

(2) Statele Unite nu pot să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații sau permisiuni oricărei companii aeriene din Principatul Liechtenstein, din Confederația Elvețiană, dintr-un stat membru al SAEC sau din oricare țară africană care aplică un acord privind serviciile aeriene „Open-Skies” cu Statele Unite de la data semnării prezentului acord, invocând ca motiv faptul că un stat membru sau mai multe state membre, resortisanții acestora sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei aeriene respective.

(3) Comitetul mixt poate să impună ambelor părți interdicția de a-și exercita drepturile menționate la alineatul (2) din prezentul articol față de companiile aeriene dintr-o anumită țară sau din anumite țări.

*Articolul 3***Controlul companiilor aeriene**

(1) Normele referitoare la proprietatea și controlul asupra companiilor de transport aerian din Comunitate aplicabile în Comunitatea Europeană sunt prevăzute în prezent la articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian. În conformitate cu acest regulament, răspunderea acordării de licențe de funcționare operatorilor comunitari de transport aerian revine statelor membre. Statele membre aplică Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 în conformitate cu reglementările și procedurile lor interne.

(2) Normele aplicabile în Statele Unite sunt enunțate în prezent în secțiunile 40102(a)(2), 41102 și 41103 din titlul 49 din Codul Statelor Unite (CSU), care prevăd că licențele emise de Departamentul de Transport pentru un „transportator aerian” din Statele Unite, fie că sunt sub formă de certificat, derogare sau licență de nivel al treilea, în scopul furnizării curente unor servicii de transport public aerian, pot fi deținute numai de resortisanți ai Statelor Unite conform definiției din secțiunea 40102(a)(15) din Titlul 49 din CSU. Secțiunea menționată impune ca, în cadrul unei corporații, președintele și două treimi din membrii consiliului de administrație și alți funcționari cu funcție de conducere să fie cetățeni ai SUA, ca cel puțin 75 % din acțiunile cu drept de vot să fie deținute de cetățeni ai SUA și controlul efectiv al corporației să fie deținut de cetățeni ai SUA. Solicitanții trebuie să îndeplinească această cerință, iar companiile aeriene din SUA care dețin deja o licență trebuie și ele să îndeplinească în continuare această cerință.

(3) Modalitățile fiecăreia dintre părți de aplicare a actelor cu putere de lege și a normelor administrative proprii sunt prevăzute în apendicele la prezenta anexă.

Apendice la anexa 4

1. În Statele Unite, este necesară stabilirea cetățeniei pentru toți transportatorii aerieni din SUA care solicită un certificat, o derogare sau o licență de gradul al treilea. Se depune o cerere inițială de licență într-un registru public oficial, care este prelucrată împreună cu documentele justificative depuse de solicitant și de alte părți interesate. Departamentul de Transport emite o decizie finală printr-un ordin bazat pe dosarul public oficial al cazului, inclusiv pe documentele pentru care s-a acordat prelucrarea în regim de confidențialitate. Cererile de confirmare a conformității pot fi prelucrate în mod informal de către Departamentul de Transport sau în conformitate cu procedura prevăzută pentru cererile inițiale.
2. Deciziile Departamentului de Transport țin cont de diferite antecedente care reflectă, printre altele, caracterul fluctuant al piețelor financiare și al structurilor de investiții, precum și disponibilitatea Departamentului de Transport de a ține seama de noi abordări în materie de investiții străine care sunt în conformitate cu legislația din Statele Unite. Departamentul de Transport colaborează cu solicitanții în vederea evaluării formelor de investiții propuse și a sprijinirii solicitanților în elaborarea unor tranzacții în deplină conformitate cu legislația SUA referitoare la cetățenie, iar solicitanții se consultă în mod curent cu personalul Departamentului de Transport înainte de a-și finaliza cererile. În orice moment anterior începerii procedurii oficiale, personalul Departamentului de Transport poate să discute probleme legate de cetățenie sau alte aspecte ale tranzacțiilor propuse și face sugestii, dacă este cazul, referitoare la eventuale alternative care ar permite unei tranzacții propuse să respecte cerințele legale ale SUA referitoare la cetățenie.
3. La stabilirea cetățeniei și a conformității prin procedura inițială sau prin procedura de confirmare, Departamentul de Transport ia în considerare totalitatea circumstanțelor care afectează compania aeriană din SUA, iar antecedentele aflate la dispoziția Departamentului de Transport au permis evaluarea naturii relației aviatice dintre Statele Unite și țările de origine ale tuturor investitorilor străini. În contextul prezentului acord, Departamentul de Transport ar trata investițiile resortisanților din UE într-un mod cel puțin la fel de favorabil ca modul în care sunt tratate investițiile resortisanților țărilor partenere cu care are acorduri bilaterale sau multilaterale Open-Skies.
4. În Uniunea Europeană, articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 prevede că Comisia Europeană, acționând la cererea unui stat membru, examinează conformitatea cu cerințele articolului 4 și ia o decizie dacă este necesar. În luarea unor astfel de decizii, Comisia trebuie să asigure conformitatea cu drepturile procedurale recunoscute ca principii generale ale legislației comunitare de către Curtea Europeană de Justiție, inclusiv cu dreptul părților interesate de a fi ascultate în timp util.
5. În aplicarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative proprii, fiecare parte trebuie să asigure tratarea corectă și rapidă a tranzacțiilor care implică investiții ale celeilalte părți într-una dintre companiile sale aeriene.

ANEXA 5

Cu privire la franciza și atribuirea unui nume de marcă

1. Companiile aeriene ale oricăreia dintre părți au dreptul să încheie contracte de franciză sau de atribuire de nume de marcă, inclusiv în ceea ce privește condițiile de protejare a mărcilor și chestiunile operaționale, cu condiția: să respecte în special actele cu putere de lege și normele în vigoare privind controlul; să nu se pună în pericol capacitatea companiei aeriene de a exista în afara contractului de franciză; să nu se ajungă astfel la situația în care o companie aeriană străină să întreprindă operațiuni de cabotaj; și să se respecte reglementările aplicabile, cum ar fi dispozițiile de protecție a consumatorului, inclusiv cele referitoare la divulgarea identității companiei aeriene care furnizează serviciul. Atât timp cât aceste cerințe sunt respectate, relațiile apropiate de afaceri și regimurile de cooperare dintre companiile aeriene ale oricăreia dintre părți și societăți străine sunt permise, fără ca vreunul dintre următoarele aspecte individuale, printre altele, ale unei francize sau ale unui contract de atribuire de nume de marcă să pună probleme de control, cu excepția situațiilor speciale:
 - (a) utilizarea și afișarea unei mărci sau a unei mărci comerciale specifice a unui francizor, inclusiv menționarea zonei geografice în care marca sau marca comercială poate fi utilizată;
 - (b) afișarea culorilor și a siglei mărcii francizorului pe aeronava cesionarului, inclusiv afișarea în mod vizibil a unei astfel de mărci de fabricație, mărci comerciale, sigle sau element de identificare similar pe aeronavă și pe uniforme personalului;
 - (c) utilizarea și afișarea mărcii de fabricație, a mărcii comerciale sau a siglei pe instalațiile și echipamentele aeroportuare ale cesionarului sau în asociere cu acestea;
 - (d) menținerea standardelor de servicii pentru clienți concepute în scopuri de marketing;
 - (e) menținerea standardelor de servicii pentru clienți concepute pentru a proteja integritatea mărcii francizate;
 - (f) prevederea unor tarife de licență în funcție de condițiile standard de comercializare;
 - (g) prevederea participării la programele de fidelizare, inclusiv la cele bazate pe acumularea de beneficii;și
 - (h) prevederea dreptului francizorului sau al cesionarului de a rezilia contractul de franciză sau de atribuire a mărcii și de a retrage marca de fabricație, cu condiția ca resortisanții Statelor Unite sau ai statelor membre să păstreze controlul asupra companiei aeriene din Statele Unite sau, respectiv, din Comunitate.
2. Contractele de franciză și de atribuire a mărcii sunt independente, dar pot coexista cu un acord de partajare de cod, care impune deținerea de către ambele companii aeriene a autorizării adecvate din partea părților, conform prevederilor articolului 10 alineatul (7) din prezentul acord.

Declarație comună

Reprezentanții Statelor Unite și cei ai Comunității Europene și ai statelor sale membre au confirmat faptul că Acordul privind transportul aerian parafat la Bruxelles la 2 martie 2007 și prevăzut a fi semnat la 30 aprilie 2007 va fi autentificat în celelalte limbi după caz fie prin schimb de scrisori, anterior semnării acordului, fie prin decizie a comitetului mixt, ulterior semnării acordului.

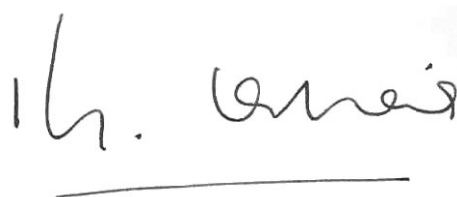
Prezenta declarație comună face parte integrantă din Acordul privind transportul aerian.

Pentru Statele Unite



18 aprilie 2007

Pentru Comunitatea Europeană
și statele sale membre; *ad referendum*



18 aprilie 2007

MEMORANDUMUL CONSULTĂRILOR

1. Delegațiile care reprezintă Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Statele Unite, pe de altă parte, s-au reunit la Bruxelles între 27 februarie și 2 martie 2007 pentru a încheia negocierile pentru încheierea unui acord global privind serviciile aeriene. Listele membrilor delegațiilor figurează ca document atașat A.
2. Delegațiile au convenit *ad referendum* asupra unui acord și au parafat textul acestuia (denumit în continuare „acord” și figurând ca document atașat B). Delegațiile intenționează să supună proiectul de acord atenției autorităților spre aprobare, în vederea intrării în vigoare a acordului în viitorul apropiat.
3. În ceea ce privește articolul 1 alineatul (2), delegațiile au afirmat că definiția „transportului aerian” cuprinde toate formele de servicii aeriene charter. În plus, au semnalat că trimiterea la transportul „oferit publicului” nu aduce atingere rezultatului discuțiilor în curs pe tema proprietății în cotă-parte.
4. În ceea ce privește articolul 1 alineatul (5), delegația UE a semnalat că zborurile între statele membre sunt tratate de legislația comunitară ca zboruri intracomunitare.
5. În ceea ce privește articolul 1 alineatul (6), delegația UE a remarcat faptul că nicio prevedere a prezentului acord nu afectează repartizarea competențelor între Comunitatea Europeană și statele sale membre așa cum este prevăzută în Tratatul de instituire a Comunității Europene.
6. Delegația UE a confirmat că teritoriile de peste mări care intră sub incidența Tratatului de instituire a Comunității Europene sunt următoarele: departamentele franceze de peste mări (Guadelupa, Martinica, Reunion, Guyana), Insulele Azore, Madeira și Canare.
7. Ca răspuns la o întrebare din partea delegației SUA, delegația UE a afirmat că, în conformitate cu legislația Comunității Europene, o companie aeriană din Comunitate trebuie să obțină certificatul de transportator aerian (AOC) și licența de operare în țara în care are sediul principal. În plus, nicio companie aeriană nu poate obține un certificat de transportator aerian (AOC) sau o licență de operare de la mai multe țări.
8. În ceea ce privește articolul 3 alineatele (1), (3) și (5), articolul 1 alineatul (3) și articolul 2 alineatul (2) din anexa 4 și ca răspuns la o întrebare din partea delegației Statelor Unite, delegația UE a explicat că, de la data semnării acordului, sunt de asemenea membri ai spațiului aerian european comun, pe lângă statele membre ale Comunității Europene, Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Croația, Republica Islanda, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, Republica Serbia și misiunea administrativă interimară a Organizației Națiunilor Unite în Kosovo.
9. Ca răspuns la o întrebare din partea delegației UE, delegația SUA a explicat că, de la data semnării prezentului acord, următoarele țări aplică acorduri Open-Skies cu Statele Unite privind serviciile aeriene: Burkina Faso, Republica Capului Verde, Republica Camerun, Republica Ciad, Republica Gaboneză, Republica Gambia, Republica Ghana, Republica Federală Democrată Etiopia, Republica Liberia, Republica Madagascar, Republica Mali, Regatul Marocului, Republica Namibia, Republica Federală Nigeria, Republica Senegal, Republica Unită a Tanzaniei și Republica Uganda. Delegația SUA a semnalat, de asemenea, că intenționează să trateze companiile aeriene din Republica Kenia într-un mod similar celui în care tratează companiile aeriene din statele care aplică un acord de servicii aeriene Open-Skies în sensul articolului 2 alineatul (2) din anexa 4.

10. În ceea ce privește articolul 4, delegația SUA a menționat că Departamentul de Transport va impune oricărui transportator aerian străin care solicită autorizarea pentru a furniza servicii în conformitate cu prezentul acord să specifice autoritatea competentă care i-a emis certificatul de transportator aerian (AOC) și licența de operare, clarificând astfel autoritatea căreia îi revine răspunderea pentru siguranța, securitatea și pentru efectuarea altor controale la care operatorul trebuie să fie supus conform reglementărilor.
11. În sensul articolului 8, termenul „autorități competente” se referă, pe de o parte, la Administrația Federală a Aviației a SUA și, pe de altă parte, la autoritățile din Comunitatea Europeană și/sau din statele membre care răspund de emiterea sau validarea certificatelor și licențelor menționate la alineatul (1) sau de întreținerea și administrarea normelor și cerințelor de siguranță menționate la alineatul (2), în măsura în care acestea sunt aplicabile cazului respectiv. În plus, atunci când sunt necesare consultări, în conformitate cu alineatul (2), autoritățile competente ar trebui să asigure includerea în procesul de consultare a tuturor autorităților teritoriale sau regionale cărora, de drept sau în fapt, le revine răspunderea pentru controlul siguranței în cazul respectiv.
12. În ceea ce privește articolul 9, delegațiile au afirmat că, în măsura posibilului, părțile intenționează să asigure cel mai înalt grad de coordonare în tratarea măsurilor de securitate propuse, pentru a reduce la minimum amenințarea și pentru a contracara eventualele efecte adverse ale noilor măsuri. Delegațiile confirmă, de asemenea, disponibilitatea canalelor menționate la articolul 9 alineatul (7) pentru luarea în considerare a unor măsuri alternative cerințelor de securitate existente sau propuse, în special a dialogului politic privind securitatea frontierelor și a transportului și a Grupului de cooperare UE-SUA pentru securitatea transportului. În plus, delegația SUA a declarat că procesul decizional pentru adoptarea de reglementări din SUA oferă în mod obișnuit părților interesate posibilitatea de a face comentarii și de a propune alternative la normele propuse, aceste comentarii fiind luate în considerare în adoptarea reglementărilor.
13. În timpul discutării articolului 9 alineatul (6), delegația SUA a explicat că autoritatea de administrare a securității transportului (AST) trebuie să emită fără întârziere o directivă privind securitatea atunci când AST consideră că sunt necesare măsuri urgente pentru protecția securității transportului. Astfel de măsuri au rolul de a face față amenințărilor la adresa securității și ar trebui să aibă un domeniu de aplicare și o durată limitate. Măsurile de urgență pe termen lung vor fi incluse în cerințele AST prin notificare publică și cu posibilitatea formulării unor observații.
14. În privința procedurii care se va institui în conformitate cu articolul 9 alineatul (11), delegațiile au confirmat necesitatea stabilirii unui protocol pentru pregătirea, punerea în aplicare și încheierea evaluărilor efectuate în temeiul prezentului alineat.
15. În privința articolului 10 alineatul (2), delegațiile și-au afirmat disponibilitatea de a facilita tratarea promptă de către autoritățile competente a cererilor de permise, vize și documente din partea personalului la care se face referire în alineatul menționat, inclusiv în situațiile în care intrarea sau șederea temporară pe teritoriu a personalului este impusă de o urgență și are un caracter temporar.
16. Delegațiile au specificat că referirea la „actele cu putere de lege și normele administrative cu aplicare generală” la articolul 10 alineatul (5) include sancțiunile economice care limitează tranzacțiile cu anumite țări și anumite persoane.
17. Cele două delegații au admis că, în temeiul articolului 10 alineatul (7), companiile aeriene ale celor două părți care au competența necesară pot oferi servicii de partajare a codului, sub rezerva condițiilor aplicabile în mod nediscriminatoriu tuturor companiilor aeriene, de la și către toate punctele de pe teritoriul celeilalte părți, deservite de oricare altă companie aeriană care oferă servicii de transport aerian internațional cu zboruri directe, cu escală, online sau interline, cu condiția ca serviciile de partajare de cod:
 - (i) să fie în conformitate cu acordul;
 - și
 - (ii) să respecte normele de distribuție a traficului impuse de sistemul aeroportuar în cauză.

18. Delegațiile au discutat despre importanța informării pasagerilor cu privire la compania aeriană sau furnizorul de servicii de transport la suprafață care va opera pe fiecare sector al serviciului, atunci când există un acord de partajare de cod. S-a constatat că ambele părți impun obligația de divulgare în acest sens.
19. În privința articolului 10 alineatul (7) litera (c), delegațiile și-au exprimat poziția conform căreia furnizorii de servicii de transport la suprafață nu intră sub incidența actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile serviciilor de transport aerian prin simplul fapt că serviciile de transport la suprafață sunt oferite de o companie aeriană în nume propriu. În plus, furnizorii de servicii de transport de suprafață, precum și companiile aeriene decid liber asupra adoptării unor regimuri de cooperare. Atunci când decid în privința unor acorduri specifice, furnizorii de servicii de transport la suprafață pot lua în considerare, printre altele, interesele consumatorilor și constrângerile tehnice, economice, de spațiu și de capacitate.
20. Ca răspuns la întrebarea din parte delegației UE, delegația SUA a afirmat că, în interpretarea actuală a legislației SUA, transporturile aeriene finanțate din surse publice (trafic „Fly America”), asigurate de un transportator aerian din SUA, includ transportul comercializat sub codul unui transportator aerian din SUA în baza unui acord de partajare de cod, dar efectuat cu o aeronavă exploatată de un transportator aerian străin.
21. Delegația SUA a explicat că, în conformitate cu anexa 3 la acord și în absența unui contract de parteneriat între orașe atribuit de Administrația Generală a Serviciilor a SUA, un angajat public din Statele Unite sau altă persoană al cărei transport este finanțat din surse publice (altul decât un angajat, un militar sau o altă persoană al cărei transport este finanțat de Departamentul de Apărare sau de un departament militar) poate rezerva un zbor, inclusiv un zbor oferit de o companie aeriană din Comunitate, între SUA și Comunitatea Europeană sau între oricare două puncte din afara Statelor Unite, care satisface necesitățile pasagerului la tariful cel mai mic pentru autoritățile publice. Delegația SUA a mai adăugat că perechile de orașe pentru care se atribuie contracte se schimbă de la un an fiscal la altul. Un departament, o agenție sau un organism public din Statele Unite, cu excepția Departamentului de Apărare sau a altui departament militar, poate expedia marfă cu un zbor, inclusiv cu o companie aeriană din Comunitate, între SUA și Comunitatea Europeană sau între două puncte din afara Statelor Unite, care satisface necesitățile agenției la tariful cel mai mic pentru autoritățile publice.
22. Delegația UE a explicat că UE nu are un program asemănător cu Fly America.
23. Ambele delegații și-au exprimat intențiile de a analiza și alte posibilități pentru a spori accesul la serviciile de transport aerian achiziționate prin procedură publică.
24. Ca răspuns la o întrebare din partea delegației UE cu privire la autorizația de exploatare economică pe care trebuie să o obțină companiile aeriene comunitare de la Departamentul de Transport, delegația Statelor Unite a precizat mai întâi că, de-a lungul timpului, procedurile de eliberare a licențelor economice de către Departamentul de Transport au fost raționalizate. În momentul în care companiile aeriene străine solicită o autorizație prevăzută într-un acord privind serviciile aeriene, în mod normal, cererile acestora pot fi prelucrate rapid. Delegația Statelor Unite a adăugat că o companie aeriană comunitară are posibilitatea de a depune o singură cerere de licență pentru toate rutele, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1), care include drepturile privind atât cursele regulate, cât și cursele charter. La 23 august 2005, Departamentul de Transport din Statele Unite a anunțat existența unor noi proceduri accelerate, conform cărora se are în vedere ca operatorii de transport aerian care solicită o licență pentru o nouă rută să depună simultan cererile de scutire și de acordare a licenței. Presupunând că Departamentul de Transport este în măsură să dea un răspuns favorabil, pe baza dosarului și a considerentelor de interes public în legătură cu deciziile privind acordarea licențelor, acesta ar urma să elibereze o singură decizie, 1. acordând scutirea solicitată, fie pe durata stabilită de obicei, fie până în momentul în care licența intră în vigoare, în funcție de perioada care este mai scurtă, și 2. eliberând provizoriu (pe baza unei expuneri de motive) o licență echivalentă pe durata standard care ar fi fost stabilită în mod obișnuit (de exemplu, pe durată nedeterminată pentru regimurile bazate pe un acord). În cazul în care transportatorii au depus deja cererile de scutire și de acordare a licenței și în cazul în care dosarul aferent mai este valabil, Departamentul de Transport a început deja să prelucreze respectivele cereri, conform abordării adoptate la 23 august.

25. În cazul în care o companie aeriană comunitară dorește să recurgă la autorizarea prin partajare de cod, în conformitate cu articolul 10 alineatul (7), companiile aeriene partenere în cadrul partajării de cod pot depune o cerere comună pentru obținerea autorizației necesare. Compania aeriană care comercializează serviciul pentru public trebuie să obțină o autorizație economică de bază de la Departamentul de Transport, oricare ar fi tipul de servicii furnizate sub codul său (curse regulate sau charter). În mod similar, compania aeriană care exploatează aeronava trebuie să obțină o autorizație economică de bază de la Departamentul de Transport: o autorizație pentru cursele charter, care să-i furnizeze celelalte companii aeriene capacitatea de a-i comercializa serviciul și fie o autorizație pentru cursele charter, fie o autorizație pentru cursele regulate, cu privire la capacitatea pe care intenționează să o comercializeze în nume propriu. Compania aeriană care exploatează aeronava trebuie, de asemenea, să obțină o declarație de autorizare pentru a atribui codul companiei partenere curselor respective. O companie aeriană care exploatează aeronava poate solicita o declarație de autorizare globală în ceea ce privește partajarea codului, valabilă pe o perioadă nedeterminată, care să menționeze piețele specifice pentru care este necesară autorizația de partajare de cod. Este posibilă adăugarea unor piețe noi, prin depunerea unei notificări la Departamentul de Transport în termen de 30 de zile. Declarația de autorizare cu privire la partajarea de cod privește fiecare companie aeriană în parte și trebuie eliberată pentru fiecare parteneriat străin, iar, dacă este cazul, acesta face obiectul unui audit de securitate în cadrul partajării de cod, efectuat de compania aeriană americană în conformitate cu liniile directoare publicate de Departamentul de Transport.
26. În cazul în care, în conformitate cu articolul 10 alineatul (9), o companie aeriană comunitară dorește să furnizeze o aeronavă completă, cu echipaj, unei companii aeriene americane pentru operațiuni efectuate sub codul companiei americane, compania aeriană comunitară are de asemenea obligația de a obține autorizația pentru cursele charter de la Departamentul de Transport, precum și o declarație de autorizare. Delegația Statelor Unite și-a exprimat convingerea că practic toate companiile aeriene comunitare care furnizează în prezent servicii aeriene regulate Statelor Unite dețin și o autorizație la nivel mondial pentru curse charter acordată de Departamentul de Transport. Prin urmare, din punct de vedere al licenței economice, aceste companii nu ar avea nevoie decât de o declarație de autorizare pentru a furniza o aeronavă completă, cu echipaj, unor companii aeriene americane. În continuare, delegația Statelor Unite a precizat că nu se așteaptă ca cererile de acordare a autorizației pentru cursele charter depuse de alte companii aeriene comunitare să dea naștere unor dificultăți.
27. Pentru eliberarea unei declarații de autorizare, fie în ceea ce privește partajarea de cod, fie în ceea ce privește furnizarea unei aeronave complete, cu echipaj, este necesar ca Departamentul de Transport să ajungă la concluzia că operațiunile propuse sunt de interes public. Luarea acestei decizii este facilitată în mod considerabil în măsura în care se constată că serviciile propuse sunt acoperite de acordurile aplicabile în materie de furnizare de servicii aeriene. Includerea drepturilor într-un acord stabilește de asemenea existența reciprocității.
28. În ceea ce privește atât partajarea codului, cât și furnizarea unei aeronave complete, cu echipaj, în conformitate cu articolul 10 alineatele (7) și (9), pentru a se stabili în ce măsură operațiunile respective sunt de interes public, se determină în primul rând dacă:
- s-a efectuat un audit de securitate al companiei aeriene străine de către compania aeriană americană;
 - țara care eliberează certificatul de transportator aerian (AOC) al companiei străine este clasată la categoria 1 în cadrul IASA;
 - relațiile țării de origine a companiei aeriene străine cu transportatorii americani se bazează pe o reciprocitate solidă;
 - aprobarea ar putea da naștere unor probleme legate de concurență.
29. În ceea ce privește furnizarea unei aeronave complete, cu echipaj, pentru a se stabili în ce măsură acest lucru este de interes public, se determină și dacă:
- acordul de închiriere prevede că transportatorul care deține aeronava de închiriat menține controlul operațional;
 - responsabilitatea privind supravegherea reglementară îi revine autorității care eliberează AOC de care depinde compania care dă cu chirie;
 - aprobarea acordului de închiriere nu conferă un avantaj disproporționat niciuneia dintre părțile implicate într-un conflict de muncă, în cazul în care incapacitatea de a răspunde nevoilor de trafic pe o piață rezultă din acest conflict.

30. Declarațiile de autorizare pentru furnizarea unei aeronave complete, cu echipaj, vor fi eliberate, cel puțin la început, pe o perioadă determinată (de exemplu, pe șase până la nouă luni) sau în mod excepțional, în acord cu abordarea din Uniunea Europeană.
31. Ca răspuns la preocuparea exprimată de către delegația UE în ceea ce privește marja de manevră pe care o are Departamentul de Transport în ceea ce privește aprecierea „interesului public”, delegația Statelor Unite a declarat că, în contextul raporturilor aviatice bazate pe principiul open-skies, Departamentul de Transport consideră că acordurile privind partajarea de cod sunt de interes public și eliberează sistematic declarații de autorizare în termenele minime prevăzute de proceduri. Delegația Statelor Unite a indicat că, în ceea ce privește atât partajarea de cod, cât și furnizarea unei aeronave complete, cu echipaj, implicând numai companii aeriene ale părților, Departamentul de Transport, cu excepția unor situații neobișnuite, precum cele referitoare la securitatea națională, siguranță sau criminalitate, își va concentra analiza cu privire la interesul public pe elementele descrise anterior. Mai mult, în cazul în care s-ar confrunta cu astfel de situații excepționale, Statele Unite ar informa fără întârziere cealaltă parte în acest sens.
32. Ca răspuns la o întrebare din partea delegației Statelor Unite, delegația UE a afirmat că, în conformitate cu legislația în vigoare în UE [Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992], este necesar ca aeronavele utilizate de o companie aeriană comunitară să fie înmatriculate în Comunitate. Cu toate acestea, un stat membru poate acorda o derogare de la această cerință în cazul unor contracte de închiriere pe termen scurt pentru a răspunde unor nevoi temporare sau în alte cazuri excepționale. O companie aeriană comunitară care este parte la un astfel de contract trebuie să obțină autorizația prealabilă din partea autorității competente care eliberează licențele, iar un stat membru nu poate aproba un contract de furnizare a unei aeronave cu echipaj către o companie aeriană căreia i-a acordat o licență de operare decât în cazul în care sunt respectate standardele de securitate echivalente celor impuse prin legislația comunitară sau, după caz, națională.
33. Ambele delegații au recunoscut că refuzul de a autoriza companiile aeriene să-și exercite drepturile acordate prin acord sau întârzierile excesive în ceea ce privește acordarea autorizațiilor ar putea afecta posibilitățile companiei aeriene de a concura în mod corect și echitabil. În cazul în care oricare dintre părți consideră că nu li se acordă companiilor sale aeriene autorizația de operare economică la care au dreptul în conformitate cu acordul, aceasta poate supune subiectul spre dezbateră comitetului mixt.
34. În ceea ce privește articolul 14 alineatul (4), delegația UE a reamintit că, în temeiul articolului 295, Tratatul de instituire a Comunității Europene nu aduce în niciun fel atingere reglementărilor din statele membre cu privire la regimul proprietății. Delegația Statelor Unite a răspuns că, în opinia sa, faptul că o companie aeriană este deținută de stat poate influența în mod negativ concurența loială și echitabilă între companiile aeriene în ceea ce privește furnizarea de servicii internaționale de transport aerian prevăzute în prezentul acord.
35. În ceea ce privește articolul 15, delegațiile au luat notă de importanța unui consens internațional în materie de protecție a mediului în domeniul aviației, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). În acest sens, acestea au evidențiat semnificația acordului încheiat în unanimitate cu ocazia celei de-a 35-a adunări a OACI, care acoperă aspecte referitoare atât la zgomotul produs de aeronave, cât și la emisiile motoarelor (Rezoluția A35-5). Ambele părți s-au angajat să respecte pe deplin această rezoluție. În conformitate cu această rezoluție, ambele părți sunt obligate să aplice principiul „abordării echilibrate” măsurilor adoptate pentru a gestiona aspectele referitoare la zgomotul produs de aeronave (inclusiv restricțiile prin care se limitează accesul aeronavelor în aeroporturi la anumite ore) și să se asigure că taxele pentru emisiile provenind de la motoarele aeronavelor la nivel de aeroport se bazează pe costurile aferente atenuării impactului acestor emisii asupra mediului, identificate în mod corect și atribuite direct transportului aerian. De asemenea, ambele părți au notat că, în cazul în care există obligații juridice aplicabile, fie la nivel internațional, fie la nivel regional, național sau local, și acestea trebuie respectate în întregime; în cazul Statelor Unite, data care trebuie luată în considerare este 5 octombrie 2001, iar în ceea ce privește Comunitatea Europeană, 28 martie 2002.

36. Delegațiile au luat act de dispozițiile cu privire la schimbările climatice, energie și dezvoltare durabilă cuprinse în „Gleneagles Communiqué” din 2005 al Grupului celor Opt, precum și de cadrul de cooperare în materie de gestionare a traficului aerian prevăzut în Memorandumul de înțelegere semnat de Administrația Federală a Aviației și Comisie la 18 iulie 2006. Delegațiile au notat că autoritățile competente din Statele Unite și din UE au intenția de a îmbunătăți cooperarea tehnică, inclusiv în domeniile cercetării climatice și dezvoltării tehnologiei, ceea ce va întări siguranța, va spori eficiența carburanților și va reduce emisiile în transporturile aeriene. Având în vedere pozițiile acestora în ceea ce privește comercializarea cotelor de emisii pentru aviația internațională, cele două delegații au notat că Statele Unite și Uniunea Europeană au intenția de a coopera în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale.
37. În ceea ce privește componența comitetului mixt, delegația Statelor Unite a menționat că Statele Unite intenționează să delege reprezentanți ai mai multor agenții, prezidați de Departamentul de Stat. Delegația UE a declarat că Uniunea Europeană va fi reprezentată de Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia. De asemenea, cele două delegații au precizat că participarea factorilor interesați ar constitui un aspect important al activității comitetului mixt și că, prin urmare, reprezentanții factorilor interesați vor fi invitați ca observatori, cu excepția cazurilor în care una sau ambele părți decid contrariul.
38. În ceea ce privește articolul 18, delegațiile și-au exprimat intenția de a organiza o reuniune preliminară a comitetului mixt în cel mult 60 de zile de la data semnării prezentului acord.
39. Delegațiile și-au confirmat poziția conform căreia practici precum solicitarea dreptului la primul refuz, stabilirea unui coeficient de partajare a traficului, taxele pentru evitarea obiecțiilor sau orice alte restricții în ceea ce privește capacitatea, frecvența sau traficul nu sunt compatibile cu prezentul acord.
40. Delegația UE a sugerat că ambele părți ar trebui să aibă o imagine cât mai clară asupra măsurii în care reprezentanții Departamentului de Transport din Statele Unite și cei ai Comisiei Europene pot face schimb de informații în materie de concurență în temeiul anexei 2 la acord și în conformitate cu actele cu putere de lege, normele administrative și practicile existente, în special cu privire la datele și perspectivele referitoare la dosarele pentru care aceste autorități iau serios în considerare posibilitatea de a iniția o procedură.
41. Delegația Statelor Unite a precizat că procedurile enunțate în anexa 2 la acord sunt adjudecări în conformitate cu legislația americană și sunt supuse unor constrângeri legale, normative și judiciare cu scopul de a garanta că decizia agenției se bazează exclusiv pe informațiile care figurează în registrul oficial al procedurii, inclusiv informațiile publice care, conform Departamentului de Transport, ar fi trebuit notificate oficial, pe marginea cărora părțile au avut ocazia de a formula observații anterior adoptării unei poziții finale de către agenție.
42. Delegația Statelor Unite a explicat că aceste constrângeri nu îi împiedică pe reprezentanții care oferă consiliere decidentului din Departamentul de Transport în timpul unei proceduri active să discute cu reprezentanții Comisiei despre aspecte legate de 1. situația concurenței pe orice piață, pe baza unor date fără caracter confidențial; 2. impactul alianțelor existente sau al altor inițiative de cooperare și rezultatele condițiilor impuse anterior sau ale altor restricții impuse cu scopul de a rezolva probleme legate de concurență; 3. abordări generale în ceea ce privește analiza sau metodologia în materie de concurență; 4. cazuri din trecut, inclusiv dosare și decizii; 5. drept material, politici și proceduri aplicabile oricărui cazuri; 6. chestiuni care ar putea apărea în posibile proceduri care nu au fost inițiate oficial, în măsura în care reprezentanții Departamentului de Transport nu exprimă „prejudecăți” cu privire la faptele sau rezultatele acestor proceduri; și 7. aspecte care au fost deja aduse în discuție de către părți în cadrul procedurilor active, precum și probele fără caracter confidențial care au fost depuse la dosar, și în acest caz fără prejudecăți cu privire la faptele și rezultatele procedurilor.

43. Există două constrângeri procedurale de bază în momentul analizării unui caz în curs de desfășurare. Prima se aplică în mare măsură comunicărilor din partea Comisiei către Departamentul de Transport din Statele Unite: decizia acestuia din urmă nu se poate baza pe informații sau argumente de fond care nu sunt puse la dispoziția tuturor părților, astfel încât acestea să poată formula observații pe care să le depună la dosar înainte de luarea deciziei finale. În cazul în care aceste informații sunt primite, ele nu pot fi luate în considerare în adoptarea deciziei dacă nu sunt comunicate. A doua constrângere se referă în special la comunicările din partea Departamentului de Transport din Statele Unite și mai puțin la cele destinate acestui departament: agenția nu poate să aibă sau să pară că are „prejudecăți” cu privire la aspectele examinate – cu alte cuvinte, nu poate formula o concluzie înainte ca dosarul cazului respectiv să fie complet sau înainte ca decizia finală să fie făcută publică. Această constrângere se aplică Departamentului de Transport în orice context, în discuțiile cu UE sau cu orice altă entitate care nu participă în mod legitim la procesul de luare a deciziilor interne de către autoritățile Statelor Unite, interesată sau nu. Departamentul de Transport din Statele Unite intenționează să informeze imediat reprezentanții Comisiei oricând constată, din proprie experiență, că o prejudecată sau informații care contribuie la luarea deciziilor sunt luate în considerare în dezbaterăa unui anumit subiect, astfel încât reprezentanții să ia o hotărâre în privința modului în care vor acționa.
44. Delegația UE a solicitat ca delegația Statelor Unite să garanteze că nu se folosește criteriul statutar al „interesului public” în cadrul regimului american al concurenței pentru a avantaja anumite companii aeriene americane în detrimentul altor companii aeriene, americane sau din alte țări. Delegația Statelor Unite a răspuns că acest criteriu, precum și alte standarde referitoare la concurență, pe care Departamentul de Transport trebuie să le utilizeze în luarea deciziilor, sunt concepute și folosite pentru a proteja concurența în general, pe toate piețele, și nu anumite companii aeriene concurente. Delegația Statelor Unite a precizat, printre altele, că „interesul public” în transporturile aeriene internaționale este definit prin lege astfel încât să includă egalitatea de șanse între companiile aeriene americane și străine, precum și concurența maximă. Mai mult, criteriul interesului public, enunțat în dispozițiile care reglementează aprobarea de către Departamentul de Transport a acordurilor între transportatori și imunitatea antitrust în temeiul aceluiași acorduri nu reprezintă o „excepție” de la analiza în materie de concurență pe care trebuie să o efectueze agenția, ci mai degrabă o exigență suplimentară pe care Departamentul de Transport trebuie să o îndeplinească înainte de a putea acorda imunitate antitrust. În încheiere, delegația Statelor Unite a subliniat că toate deciziile Departamentului de Transport trebuie să fie conforme cu legislația națională și obligațiile asumate la nivel internațional, inclusiv cu acordurile în materie de aviație civilă care includ, fără excepție, obligația ca toate părțile să ofere companiilor aeriene ale celorlalte părți „posibilitatea de a concura în mod loial și echitabil”.
45. În contextul acestei discuții, ambele delegații au afirmat că regimurile proprii privind concurența sunt puse în aplicare astfel încât tuturor companiilor aeriene ale părților să li se acorde posibilitatea de a concura în mod loial și echitabil și în conformitate cu principiul general privind protejarea și sporirea concurenței pe ansamblul piețelor, indiferent de eventualele interese contrare ale diferitelor companii aeriene concurente.
46. Cu privire la procedurile Comisiei Europene, delegația UE a explicat că principala limitare în ceea ce privește capacitatea Comisiei Europene de a se angaja într-o cooperare activă cu agențiile guvernamentale străine rezultă din restricțiile privind posibilitățile acestora de a comunica informații confidențiale. Informațiile obținute de Comisie și de autoritățile statelor membre în cursul unei anchete și care sunt supuse obligației de a păstra secretul profesional intră sub incidența articolului 287 din Tratatul CE și al articolului 28 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003. În esență, este vorba despre informații care nu aparțin domeniului public și care pot fi descoperite în cursul unei anchete, comunicate în urma unei solicitări de informații sau transmise voluntar Comisiei. Aceste informații includ secrete de afaceri sau comerciale. Acestea nu pot fi divulgate niciunei agenții dintr-o țară terță decât cu acordul expres al sursei în cauză. Prin urmare, în măsura în care se consideră că este oportună și de dorit furnizarea de către Comisie a unor informații confidențiale unei sau unor agenții străine, este necesar să se obțină acordul sursei de la care provin aceste informații sub forma unei derogări de la clauzele privind confidențialitatea.
47. Informațiile care au legătură cu desfășurarea unei anchete sau a unei eventuale anchete nu sunt supuse dispozițiilor de mai sus. Aceste informații se referă inclusiv la: faptul că are loc o anchetă, obiectul general al anchetei, identitatea întreprinderii/întreprinderilor anchetate/anchetate (deși, în anumite situații, acestea pot fi informații protejate), sectorul în care se derulează ancheta și măsurile avute în vedere pe parcursul anchetei. În principiu, aceste informații sunt ținute secrete, pentru a se asigura desfășurarea corectă a anchetei. Cu toate acestea, ele pot fi comunicate Departamentului de Transport, acesta fiind obligat să păstreze caracterul confidențial al informațiilor în temeiul articolului 5 din anexa 2 la acord.

48. Ca răspuns la întrebarea din partea delegației UE, delegația Statelor Unite a confirma că autoritățile americane competente vor examina rapid și imparțial solicitările complete de acordare a imunității antitrust din acordurile de cooperare comercială, inclusiv acordurile revizuite. În continuare, delegația Statelor Unite a confirmat că, pentru companiile aeriene comunitare, Acordul UE-Satele Unite privind transporturile aeriene, aplicat în conformitate cu articolul 25 sau în vigoare în temeiul articolului 26, va satisface exigențele Departamentului de Transport cu privire la încheierea unui acord Open-Skies între Statele Unite și țara sau țările de origine a/ale companiei/companiilor aeriene străine solicitante, pentru ca o solicitare de acordare a imunității antitrust din partea unei astfel de companii aeriene străine să fie luată în considerare sau pentru ca imunitatea să fie prelungită. Dispozițiile de mai sus nu se aplică solicitanților din Irlanda în măsura în care partea 4 din anexa 1 este în vigoare.
49. Ca răspuns la întrebarea adresată de către delegația UE, delegația Statelor Unite a afirmat că toate reglementările Departamentului de Transport cu privire la sistemele informatice de rezervare („SIE” sau „sisteme”) au expirat la 31 iulie 2004. Cu toate acestea, Departamentul de Transport este în continuare autorizat să interzică practicile neloiale și înșelătoare, precum și metodele inechitabile în materie de concurență în industria transporturilor aeriene și a distribuției de servicii aeriene și își poate exercita autoritatea prevenind practicile aparent anticoncurențiale rezultate din utilizarea unui sistem care își comercializează serviciile aeriene. Mai mult, Departamentul de Justiție și Comisia Federală pentru Comerț au competența de a instrumenta plângerile care semnalează nerespectarea legislației antitrust de către un sistem.
50. În ceea ce privește articolul 25, delegația UE a explicat că, în anumite state membre, aplicarea provizorie trebuie să fie mai întâi aprobată de parlament, în conformitate cu dispozițiile constituționale în vigoare.
51. Ambele delegații au confirmat că, în cazul în care una dintre părți decide să întrerupă aplicarea provizorie a acordului, în conformitate cu articolul 25 alineatul (2), dispozițiile din partea 4 din anexa 1 la acord pot fi aplicate în continuare cu acordul părților.
52. În ceea ce privește articolul 26, delegația UE a explicat că, în anumite state membre, procedurile menționate în acest articol includ ratificarea.
53. Ca răspuns la întrebarea delegației Statelor Unite privind restricțiile rezultate prin aplicarea unor dispoziții încă în vigoare ale acordurilor bilaterale privind serviciile aeriene încheiate între statele membre, delegația UE a afirmat că aceste restricții, care afectează capacitatea companiilor aeriene americane și comunitare de a-și exercita drepturile conferite în temeiul prezentului acord, nu se vor mai aplica.
54. Cele două delegații au subliniat faptul că nicio dispoziție din prezentul acord nu afectează în niciun fel pozițiile lor juridice și politicile referitoare la diverse aspecte de mediu legate de domeniul aviației.
55. Cele două delegații au notat că niciuna dintre părți nu va face referire la prezentul acord sau la părți din acesta pentru a se opune examinării, de către Organizația Aviației Civile Internaționale, a altor politici privind orice aspect acoperit de prezentul acord.
56. Orice acorduri privind serviciile aeriene între Statele Unite și un stat membru, a căror aplicabilitate era nesigură în momentul semnării prezentului acord, nu au fost incluse pe lista din partea 1 a anexei 1 la acord. Cu toate acestea, delegațiile și-au exprimat intențiile ca acordul să fie aplicat provizoriu de către Statele Unite și de către statul membru sau statele membre în cauză, în conformitate cu dispozițiile articolului 25 din acord.

*Pentru delegația Comunității Europene
și a statelor membre*

Daniel CALLEJA

*Pentru delegația Statelor
Unite ale Americii*

John BYERLY

Declarație scrisă pe care Președinția o va înainta Statelor Unite în numele CE și al statelor membre ale acesteia

Până la intrarea în vigoare, acordul va fi aplicat provizoriu de către statele membre, cu bună-credință și în conformitate cu dispozițiile legislației naționale în vigoare.
