

СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

СЪЕДИНЕНИТЕ АМЕРИКАНСКИ ЩАТИ (наричани по-долу „Съединените щати“), от една страна,

и

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ,

РЕПУБЛИКА КИПЪР,

ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,

КРАЛСТВО ДАНИЯ,

РЕПУБЛИКА ЕСТОНИЯ,

РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,

ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,

ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,

РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,

РЕПУБЛИКА УНГАРИЯ,

ИРЛАНДИЯ,

ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,

РЕПУБЛИКА ЛИТВА,

ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,

МАЛТА,

КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,

РЕПУБЛИКА ПОЛША,

ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,

РУМЪНИЯ,

СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,

КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,

КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,

ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ,

които са страни по Договора за създаване на Европейската общност и са държави-членки на Европейския съюз (наричани по-долу „държавите-членки“),

И ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ, от друга страна;

КАТО ЖЕЛАЯТ да подкрепят система на международно въздухоплаване, която се основава на пазарна конкуренция между авиокомпаниите с минимална намеса и регулиране от страна на държавата;

КАТО ЖЕЛАЯТ да улеснят разгръщането на възможностите на международния въздушен превоз, включително чрез развитието на мрежи за въздушен превоз, които отговарят на нуждите на пътниците и спедиторите от подходящ превоз по въздуха;

КАТО ЖЕЛАЯТ да предоставят възможност на авиокомпаниите да предлагат на пътуващите и спедиторите конкурентни цени и услуги в отворени пазари;

КАТО ЖЕЛАЯТ всички сектори от отрасъла на въздушния превоз, включително служителите на авиокомпаниите, да бъдат облагодетелствани от едно либерализирано споразумение;

КАТО ЖЕЛАЯТ да осигурят най-висока степен на безопасност и сигурност на международния въздушен превоз и като потвърждават своята дълбока загриженост по отношение на действията или заплахите срещу сигурността на въздухоплавателните средства, които застрашават безопасността на хора или имущество, влияят неблагоприятно на функционирането на въздушния превоз и подкопават общественото доверие в безопасността на гражданската авиация;

КАТО ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г.;

КАТО ПРИЕМАТ, че държавните субсидии могат да повлияят неблагоприятно върху конкуренцията между авиокомпаниите и могат да изложат на риск основните цели на настоящото споразумение;

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ значението на защитата на околната среда при разработване и прилагане на политиката за международното въздухоплаване;

КАТО ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ значимостта на защитата на потребителите, включително защитата, предоставена по Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международен въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г.;

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да надграждат върху рамката от съществуващи спогодби с цел предоставяне на достъп до пазари и увеличаване в максимална степен на ползите за потребители, авиокомпани, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан;

КАТО ОТЧИТАТ колко е важно техните авиокомпани да имат увеличен достъп до световните капиталови пазари с оглед укрепването на конкуренцията и подкрепата за целите на настоящото споразумение;

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да създадат прецедент от световно значение в подкрепа на ползите от либерализацията в този ключов икономически сектор;

СЕ ДОГОВОРИХА ЗА СЛЕДНОТО:

Член 1

Дефиниции

За целите на настоящото споразумение, освен ако не е предвидено друго, терминът:

1. „споразумение“ означава настоящото споразумение, неговите приложения и допълнение и всички изменения, внесени в тях;
2. „въздушен превоз“ означава превоза с въздухоплавателно средство на пътници, багажи, товари и поща, поотделно или в комбинация, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или наем;

3. „конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва:

- а) всяко изменение, което е влязло в сила съгласно член 94, буква а) от конвенцията и е ратифицирано както от Съединените щати, така и от държава-членка или държави-членки в зависимост от разглеждания въпрос,

и

- б) всяко приложение към нея или всяко нейно изменение, прието съгласно член 90 от конвенцията, доколкото даденото приложение или изменение е в сила във всеки даден момент както за Съединените щати, така и за държавата-членка или държавите-членки в зависимост от разглеждания въпрос;

4. „пълна себестойност“ означава разходите по осигуряване на услугата плюс разумна добавка за административните разходи;
5. „международен въздушен превоз“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;
6. „страна“ означава или Съединените щати, или Европейската общност и нейните държави-членки;
7. „цена“ означава всяка тарифа, ставка или такса за въздушен превоз на пътници, багажи и/или товари (с изключение на поща), включително наземен транспорт във връзка с международния въздушен превоз, ако има такъв, който се таксува от авиокомпаниите, включително и от техните агенти, и условията, определящи наличието на такива тарифи, ставки или такси;
8. „спиране с нетърговска цел“ означава кацане с всяка друга цел, различна от тази за качване или сваляне на пътници, багажи, товари и/или поща при въздушния превоз;
9. „територия“ означава: за САЩ, сухопътната територия (континентална и островна), вътрешните води и териториални морета, по отношение на които те имат суверенни права или юрисдикция, а за ЕО и нейните държави-членки — сухопътната територия (континентална и островна), вътрешните води и териториални морета, за които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност при условията, посочени в Договора, и всеки правен инструмент, който е негов приемник; като се разбира, че прилагането на споразумението към Гибралтарското летище не засяга съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство във връзка със спора относно суверенните права върху територията, на която се намира летището, както и относно продължаващото изключване на Гибралтарското летище от мерките на Европейската общност за въздухоплаването, които са в сила към 18 септември 2006 г., и са приложими между държави-членки в съответствие с декларацията на министрите за Гибралтарското летище, договорена в Кордоба през септември 2006 г.,
- и
10. „такса за превозвачите“ означава таксата, наложена на авиокомпаниите за предоставяне на летищни или аеронавигационни съоръжения и услуги, за летищни съоръжения и услуги, свързани с околната среда или с осигуряване на авиационна сигурност, включително свързаните с това съоръжения и услуги.

Член 2

Справедливи и равни възможности

Всяка страна осигурява справедливи и равни възможности за конкуренция между авиокомпаниите на двете страни в извършването на международния въздушен превоз, регламентиран в настоящото споразумение.

Член 3

Предоставяне на права

1. Всяка страна предоставя на другата страна следните права за извършване на международен въздушен превоз от авиокомпаниите на другата страна:
- a) правото да прелита над нейната територия без кацане;
 - б) правото да извършва спирания на нейна територия с нетърговска цел;
 - в) правото да извършва международен въздушен превоз между пунктове по следните маршрути:
 - i) за авиокомпани на Съединените щати (наричани по-долу „авиокомпани на Съединените щати“), от пунктове отвъд Съединените щати през Съединените щати и междинни пунктове до всеки пункт или пунктове във всяка държава-членка или държави-членки и отвъд тях; а за чисто товарните полети, между всяка държава-членка и всеки пункт или пунктове (включително във всички други държави-членки);
 - ii) за авиокомпани на Европейската общност и нейните държави-членки (наричани по-долу „авиокомпани на Общността“), от пунктове отвъд държавите-членки през държавите-членки и междинни пунктове до всеки пункт или пунктове в Съединените щати и отвъд тях; а за чисто товарните полети, между Съединените щати и всеки пункт или пунктове; и за комбинирани услуги, между всеки пункт или пунктове в Съединените щати и всеки пункт или пунктове във всяка държава-членка на Споразумението за общо европейско авиационно пространство (ЕСАА) към датата на подписване на настоящото споразумение;
- и
- г) правата, посочени другаде в настоящото споразумение.
2. Всяка авиокомпания, за всеки или за всички полети и по свой избор, може да:
- a) извършва полети в една или в двете посоки;
 - б) комбинира полети с различни номера в едно въздухоплавателно средство;
 - в) обслужва междинни пунктове, пунктове на териториите на страните, както и пунктове извън и отвъд тях във всякакви комбинации и във всякакъв порядък;
 - г) пропуска спирания във всеки пункт или пунктове;
 - д) прехвърля трафик от което и да е свое въздухоплавателно средство на което и да е друго свое въздухоплавателно средство в който и да е пункт;

- е) обслужва пунктове извън който и да е пункт на своя територия със или без смяна на въздухоплавателното средство или полетния номер, като предлага и рекламира тези услуги на обществото като директни услуги;
- ж) прави престои в които и да е пунктове, независимо дали са във или извън територията на всяка една от страните;
- з) извършва транзитен трафик през територията на другата страна;
- и
- и) комбинира трафик на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхожда този трафик;

без ограничения на посоката или на географското място, както и без да губи правото да извършва трафик, който е разрешен по настоящото споразумение.

3. Разпоредбите на параграф 1 от настоящия член се прилагат при спазване на следните условия:

- а) за американски авиокомпаниии, с изключение на услуги, включващи само товарен превоз, превозът е част от услугата, която обслужва Съединените щати,
- и
- б) за авиокомпаниии на Общността, с изключение на: i) услуги, включващи само товарни превози, и ii) комбинирани услуги между Съединените щати и която и да е членка на ЕСАА към датата на подписването на настоящото споразумение, превозът е част от услугата, която обслужва държава-членка.

4. Всяка страна разрешава на всяка авиокомпания да определя честотата и капацитета на предлагания от нея международен въздушен превоз на базата на търговски съображения, продиктувани от пазара. В съответствие с това право нито една от страните няма правото едностранно да ограничава обема на трафика, честотата или периодичността на обслужване или вида или видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от авиокомпаниите на другата страна, нито ще изисква регистрацията на разписания, програми за чартърни полети или оперативни планове от авиокомпаниите на другата страна, освен когато това може да бъде изисквано по митнически, технически, оперативни или екологични (в съответствие с член 15) причини при еднакви условия в съответствие с член 15 от конвенцията.

5. Всяка авиокомпания може да извършва международен въздушен превоз без ограничения във връзка с промяната във всеки пункт на вида или номера на експлоатираното въздухоплавателно средство, при условие че а) за американски авиокомпаниии, с изключение на услуги, включващи само товарни полети, превозът е част от услуга, която обслужва Съединените щати, и б) за авиокомпаниии на Общността, с изключение на: i) услуги, включващи само товарни полети, и ii) комбинирани услуги между Съединените щати и членка на ЕСАА към датата на подписването на настоящото споразумение, превозът е част от услугата, която обслужва държава-членка.

6. Нищо от настоящото споразумение не се счита, че предоставя:

- а) на американските авиокомпаниии правото на територията на държава-членка да приемат на борда пътници, багажи, товари или поща, превозвани срещу вознаграждение и предназначени за друг пункт от територията на тази държава-членка;
- б) на авиокомпаниите на Общността правото на територията на Съединените щати да приемат на борда пътници, багажи, товари или поща, превозвани срещу вознаграждение и предназначени за друг пункт от територията на Съединените щати.

7. Достъпът на авиокомпаниии на Общността до превоз, заплащан от правителството на Съединените щати, е регламентиран в приложение 3.

Член 4

Разрешителен режим

При получаване на заявления от авиокомпания на едната страна според формата и начина, предвидени за експлоатационните разрешения и техническите позволения, другата страна издава съответните разрешения и позволения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

- а) за американска авиокомпания — както значителна част от собствеността, така и ефективният контрол върху тази авиокомпания принадлежат на Съединените щати, на граждани на Съединените щати или и двете, авиокомпанията е лицензирана като американска авиокомпания и основното ѝ място на дейност е на американска територия;
- б) за авиокомпания на Общността — както значителна част от собствеността, така и ефективният контрол върху тази авиокомпания принадлежат на държава-членка или държави-членки, на граждани на такава държава или държави или и двете, авиокомпанията е лицензирана като авиокомпания на Общността и основното ѝ място на дейност е на територия на Европейската общност;
- в) авиокомпанията е годна да изпълнява условията, предвидени в законите и подзаконовите актове, които се прилагат по принцип към извършване на международен въздушен превоз от страната, която разглежда заявлението или заявленията;
- и
- г) се спазват и прилагат разпоредбите, посочени в член 8 (Безопасност) и член 9 (Сигурност).

Член 5

Анулиране на разрешение

1. Всяка страна може да анулира, прекрати или ограничи експлоатационните разрешения или техническите позволения или по друг начин да прекратява или ограничава дейността на авиокомпания на другата страна, когато:

- a) за американска авиокомпания — както значителна част от собствеността, така и ефективният контрол върху тази авиокомпания не принадлежат на Съединените щати, на американски граждани или и двете, авиокомпанията не е лицензирана като авиокомпания на Съединените щати и основното ѝ място на дейност не е на американска територия;
- b) за авиокомпания на Общността — както значителна част от собствеността, така и ефективният контрол върху тази авиокомпания не принадлежат на държава-членка или държави-членки, на граждани на такава държава или държави или и двете, авиокомпанията не е лицензирана като авиокомпания на Общността и основното ѝ място на дейност не е на територия на Европейската общност;

или

- v) тази авиокомпания не изпълнява изискванията на законовите и подзаконовите актове, посочени в член 7 (Прилагане на законите) от настоящото споразумение.

2. Освен ако не се налага предприемане на непосредствени действия за предотвратяване на по-нататъшно неспазване на алинея 1, буква в) от настоящия член, установените в настоящия член права се упражняват само след консултация с другата страна.

3. Настоящият член не ограничава правата на всяка една от страните да отказва, анулира, ограничава или налага условия върху експлоатационните разрешения или техническите позволения на авиокомпания или авиокомпания на другата страна в съответствие с разпоредбите на член 8 (Безопасност) или член 9 (Сигурност).

Член 6

Допълнителни въпроси, свързани със собствеността, инвестирането и контрола

Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение, страните прилагат разпоредбите от приложение 4, когато вземат решения според съответните свои закони и подзаконови актове, уреждащи въпросите на собствеността, инвестирането и контрола.

Член 7

Прилагане на законите

1. Законовите и подзаконовите актове на едната страна, свързани с достъпа до или заминаването от нейна територия на въздухоплавателно средство, заето в международното въздухоплаване, или свързани с управлението и движението на такива

въздухоплавателни средства на нейна територия, се прилагат за въздухоплавателните средства, използвани от авиокомпанията на другата страна, и се спазват от тези въздухоплавателни средства при влизане във или заминаване от или при пребиваване на територията на първата страна.

2. При влизане във, пребиваване на или заминаване от територията на едната страна, законите и подзаконовите актове, приложими на тази територия и свързани с достъпа до или заминаването от нейна територия на пътници, екипажи или товари във въздухоплавателни средства (включително подзаконовите актове относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или, когато става дума за поща, подзаконовите актове за пощите), се спазват от самите пътници, екипажи или товари на авиокомпанията на другата страна, или от тяхно име.

Член 8

Безопасност

1. Отговорните органи на страните признават за валидни, за целите на извършването на въздушен превоз по смисъла на настоящата Споразумение, удостоверенията за летателна годност, свидетелствата за правоспособност и лицензите, издадени или признати за валидни от другата страна, чийто срок не е изтекъл, при условие че изискванията за тези удостоверения, свидетелства или лицензи отговарят поне на минималните стандарти, които могат да бъдат установени в съответствие с конвенцията. При все това отговорните органи могат да откажат да признаят за валидни, за целите на полет над тяхна територия, свидетелства за правоспособност и лицензи, издадени или признати за валидни на техни граждани от такива други органи.

2. Отговорните органи на дадена страна могат да отправят искане за консултации с други отговорни органи относно поддържаните от тези органи стандарти за безопасност по отношение на аеронавигационните съоръжения, екипажите, въздухоплавателните средства и дейността на авиокомпанията под надзора на тези други органи. Такива консултации се провеждат в срок от 45 дни от отправяне на искането, освен ако не е договорено друго. Ако след консултациите молешите отговорни органи констатират, че другите органи не поддържат и не прилагат ефективно стандарти и изисквания за безопасност в посочените области, най-малко равняващи се на минималните стандарти, които могат да бъдат установени съгласно конвенцията, молешите отговорни органи нотифицират другите органи за констатациите и мерките, които те считат за необходими за спазване на посочените минимални стандарти, и тези други органи предприемат подходящи коригиращи действия. Молешите отговорни органи си запазват правото да откажат, анулират или ограничат експлоатационните разрешения или техническите позволения на авиокомпания или авиокомпания, над които другите органи извършват надзор по безопасността, в случай че тези други органи не предприемат подходящи коригиращи действия в разумен срок, както и да предприемат незабавно действия спрямо такава авиокомпания или авиокомпания, ако това е важно за предотвратяване на по-нататъшно неспазване на задължението за поддържане и прилагане на посочените по-горе стандарти и изисквания, създаващо непосредствена заплаха за безопасността на полетите.

3. Европейската комисия получава едновременно всички искания и нотификации по настоящия член.

4. Нищо в настоящия член не създава пречки пред отговорните власти на страните да провеждат обсъждания по безопасността, включително обсъждания, свързани с рутинното прилагане на стандартите и изискванията за безопасност или с непредвидени ситуации, които могат да възникнат от време на време.

Член 9

Сигурност

1. В съответствие с техните права и задължения по международното право страните потвърждават, че тяхното взаимно задължение да защитават сигурността на гражданската авиация срещу актове, представляващи незаконна намеса, представлява неразделна част от настоящото споразумение. Без да ограничават общоприложимостта на своите права и задължения по международното право, страните действат, в частност, в съответствие със следните споразумения: Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателни средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на въздухоплавателни средства, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., и Протоколът за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г.

2. При поискване страните си оказват взаимно цялото необходимо съдействие в случай на заплаха за сигурността на гражданската авиация, включително предотвратяване на действия за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия, насочени срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници или екипажи, както и на летищата и аеронавигационните съоръжения.

3. Във взаимоотношенията помежду си страните действат в съответствие със стандартите за авиационна сигурност и съответните препоръчителни практики, установени от Международната организация за гражданска авиация и посочени като приложения към конвенцията; те изискват от авиационните оператори, регистрирани в техните регистри, от авиационните оператори, които имат основно място на дейност или постоянно местопребиваване на тяхна територия, и от операторите на летища на тяхна територия да действат в съответствие с такива разпоредби за авиационна сигурност.

4. Всяка страна осигурява ефективното прилагане на нейна територия на съответните мерки за защита на въздухоплавателните средства и проверка на пътниците, екипажите и техния регистриран и ръчен багаж, товарите и самолетните запаси, преди и по време на качване или товарене и пригодността на тези мерки

за посрещане на увеличените заплахи за сигурността на гражданската авиация. Всяка страна дава съгласието си, че разпоредбите за сигурност, изисквани от другата страна за заминаване от и пребиваване на територията на тази друга страна, трябва да бъдат спазвани. Всяка страна се отзовава положително на всякакво искане от другата страна за прилагане на специални мерки за сигурност към определена заплаха.

5. При пълно взаимно зачитане и признаване на суверенитета всяка страна може да приеме мерки за сигурност при влизане на нейна територия. Когато е възможно, тази страна отчита мерките за сигурност, които вече се прилагат от другата страна, както и всички мнения, които може да изложи другата страна. Същевременно всяка страна признава, че нищо в настоящия член не ограничава възможността на друга страна да откаже влизане в нейна територия на полет или полети, които тя счита, че представляват заплаха за сигурността ѝ.

6. Всяка страна може да предприеме спешни мерки, включително изменения, за да отговори на конкретна заплаха за сигурността. За такива мерки се нотифицират незабавно отговорните органи на другата страна.

7. Страните изтъкват колко е важно да разработват съвместими практики и стандарти като средство за увеличаване на сигурността на въздушния превоз и свеждане на регулаторните различия до минимум. За тази цел страните използват в пълна степен и доразвиват съществуващите възможности за обсъждане на наличните и предложените за въвеждане мерки за сигурност. Страните са с нагласата, че наред с останалите въпроси, по време на обсъжданията ще се разглеждат нови мерки за сигурност, които другата страна предлага или обмисля, както и че ще се преразглеждат мерки за сигурност поради изменение на обстоятелствата; мерки, предложени от едната страна, за изпълнение на изисквания за сигурност на другата страна; възможности за по-експедитивно изменение на стандартите във връзка с мерките за авиационна сигурност; и съвместимост на изискванията на едната страна със задълженията, произтичащи от законодателството на другата страна. Такива обсъждания следва да служат за насърчаване на ранното известяване и предварителното обсъждане на нови инициативи и изисквания за сигурността.

8. Без да се засяга необходимостта от предприемане на незабавни действия за защита на сигурността на транспорта, страните заявяват, че при обмисляне на мерки за сигурност всяка от тях преценява евентуалния им неблагоприятен ефект върху международния въздушен транспорт и, при липса на законови ограничения, взема тези фактори под внимание, когато определя какви мерки е необходимо и целесъобразно да предприеме в интерес на сигурността.

9. В случай че възникне инцидент или заплаха от инцидент за незаконно завладяване на въздухоплавателни средства или за други незаконни действия срещу безопасността на пътници, екипажи, въздухоплавателни средства, летища или аеронавигационни съоръжения, страните си сътрудничат, като улесняват комуникациите и другите целесъобразни мерки, предназначени за бързото и безопасно отстраняване на такъв инцидент или заплаха.

10. Ако едната страна има достатъчни основания да счита, че другата страна се е отклонила от разпоредбите за авиационна сигурност на настоящия член, отговорните органи на тази страна могат да поискат незабавни консултации с отговорните органи на другата страна. Непостигането на задоволително споразумение в срок от 15 дни от датата на такова искане съставлява основание за отказ, анулиране, ограничаване или налагане на условия за действащите експлоатационни и технически разрешителни на авиокомпания или авиокомпания на тази страна. В случай на спешна ситуация всяка страна може да предприеме временни действия преди изтичането на 15-дневния срок.

11. Отделно от оценките, на които се подлагат летищата, за да се определи съответствието им със стандартите и практиките за авиационна сигурност, посочени в параграф 3 от настоящия член, всяка страна може да помоли другата страна да ѝ съдейства да прецени дали определени мерки за сигурност на тази друга страна отговарят на изискванията на молещата страна. Отговорните органи на страните се договарят предварително за летищата, които подлежат на оценка, и за датите за провеждането ѝ, и установяват процедура за разглеждане на резултатите от такива оценки. Като отчита резултатите от оценките, молещата страна може да реши, че на територията на другата страна се прилагат мерки за сигурност с равностоеен стандарт, който позволява да се освободят трансферните пътници, багажи и/или товари от повторен преглед на територията на молещата страна. Такова решение се съобщава на другата страна.

Член 10

Търговски възможности

1. Авиокомпаниите на всяка страна имат правото да поддържат свои представителства на територията на другата страна за популяризиране и продажба на въздушен превоз и свързани с него дейности.

2. Авиокомпаниите на едната страна се упълномощават в съответствие със законите и подзаконовите актове на другата страна, свързани с влизане, пребиваване и трудова заетост, да доведат и поддържат на територията на другата страна управленски, търговски, технически, оперативен и друг специализиран персонал, необходим в процеса на предлагане на въздушни превози.

3. а) Без да се засяга буква б) по-долу, всяка авиокомпания има във връзка с наземното обслужване на територията на другата страна:

i) правото да извършва свое собствено наземно обслужване („самостоятелно обслужване“) или, по свой избор,

ii) правото да избира измежду конкурентни доставчици, които предоставят пълно или частично наземно обслужване, когато на такива доставчици е разрешен достъп до пазара въз основа на законите и подзаконовите актове на всяка страна, и когато такива доставчици присъстват на пазара.

б) Правата по буква а), i) и ii) по-горе подлежат само на конкретни ограничения, свързани с налично пространство или капацитет, възникващи от необходимостта да се поддържа безопасното функциониране на летището. Когато такива ограничения правят невъзможно самостоятелното обслужване и когато няма ефективна конкуренция между доставчиците, предоставящи наземно обслужване, всички такива услуги се предоставят в еднаква и адекватна степен на всички авиокомпания; цените на тези услуги не надвишават пълната им себестойност, включително и разумна възвръщаемост от активите след амортизационните отчисления.

4. Всяка авиокомпания от всяка страна може да продава въздушен превоз на територията на другата страна директно и/или, по преценка на авиокомпанията, чрез нейни агенти по продажбата или други посредници, назначени от авиокомпанията. Всяка авиокомпания има право да продава такъв превоз и всяко лице е свободно да купува такъв превоз срещу валутата на тази територия или срещу свободно конвертируема валута.

5. Всяка авиокомпания има правото да обменя и превежда от територията на другата страна до своя територия и, с изключение на случаите, когато това е несъвместимо с общоприложимите закони и подзаконовите актове, до държава или държави по свой избор, при поискване, получените на територията на другата страна печалби след приспадане на разходите, извършени в нея. Обменът на валута и превеждането се разрешават незабавно и без ограничения или облагане с данъци, по обменния курс, приложим за текущи операции и превод на валута на датата, на която превозвачът подаде първоначална заявка за извършване на превод.

6. Авиокомпаниите на всяка страна могат да заплащат местните разходи, включително покупките на гориво, на територията на другата страна в местна валута. По своя преценка авиокомпаниите на всяка страна могат да заплащат такива разходи на територията на другата страна в свободно конвертируеми валути в съответствие с местните валутни закони.

7. При извършване или предлагане на услугите по Споразумението всяка авиокомпания на всяка страна може да сключи договори за маркетингово сътрудничество като осигуряване на блок-места или съвместно използване на код със:

а) всяка авиокомпания или авиокомпания на страните;

б) всяка авиокомпания или авиокомпания на трета страна;

както и

в) доставчик на наземен (сухопътен или морски) превоз от всяка страна;

при условие, че: i) всички участници в такива договори запазват съответните правомощия и ii) споразуменията отговарят на условията, посочени в обичайно прилаганите от страните към извършването или предлагането на международен въздушен превоз закони и подзаконовни актове.

8. Авиокомпаниите на всяка страна имат правото да сключват договори за използване на франчайз или на запазена марка с компании, включително авиокомпани на всяка страна или на трети страни, при условие че авиокомпаниите имат съответните правомощия и отговарят на условията, предписани в обичайно прилаганите от страните към подобни договори закони и подзаконовни актове. Към подобни договори се прилага приложение 5.

9. Авиокомпаниите на всяка страна могат да сключват договори за предоставяне на въздухоплавателни средства с екипаж за международен въздушен превоз със:

а) всяка авиокомпания или авиокомпани на страните;

както и

б) всяка авиокомпания или авиокомпани от трета страна;

при условие че всички участници в такива договори притежават съответните правомощия и отговарят на условията, посочени в обичайно прилаганите от страните към такива договори закони и подзаконовни актове. Нито една от страните не изисква от авиокомпания на която и да е страна, предоставяща въздухоплавателните средства, да притежава права за трафик по настоящото споразумение за маршрутите, по които ще се експлоатират въздухоплавателните средства.

10. Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение, авиокомпаниите и непреките доставчици на товарен превоз от страните имат разрешение да използват без ограничения във връзка с международния въздушен превоз всякакъв вид наземен транспорт за товари към и от всяка точка на територията на страните или на трети страни, включително транспорт към и от всички летища с митници и включително, където е приложимо, правото да превозват товари под митнически надзор съгласно приложимите закони и подзаконовни актове. Такива товари, превозвани наземно или по въздуха, имат достъп до летищна митническа обработка и до помещенията, в която тя се извършва. Авиокомпаниите могат да изберат да извършват собствен наземен транспорт или да го осъществяват чрез договори с други наземни превозвачи, включително наземен транспорт, извършван от други авиокомпани и непреки доставчици на въздушен товарен превоз. Такива интермодални товарни услуги могат да бъдат предлагани на единична фиксирана цена за комбинирания въздушен и наземен транспорт при условие, че спедиторите не се въвеждат в заблуда относно фактите, свързани с този превоз.

Член 11

Мита и такси

1. При пристигане в територията на едната страна на въздухоплавателно средство, експлоатирано по международни въздушни линии от авиокомпани на другата страна, обичайното му оборудване, наземно оборудване, запаси от гориво, смазочни материали, консумативи за техническа поддръжка, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително, но не само храни, безалкохолни и алкохолни напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателно средство, участващо в международен въздушен превоз, се освобождават, на реципрочна основа, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи и други подобни такси, които: а) се налагат от националните власти или от Европейската общност, и б) не се основават на стойността на оказаните услуги при условие, че това оборудване и запаси остават на борда на въздухоплавателното средство.

2. На реципрочна основа се освобождават от същите данъци, налози, мита и такси, посочени в параграф 1 от настоящия член, с изключение на таксите на базата на разхода за оказана услуга:

а) безмитните стоки и провизии на въздухоплавателното средство, взети на борда или доставени на територията на дадена страна в разумни размери, за ползване на борда на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, които са ангажирани в международен въздушен превоз, дори ако тези безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над територията на страната, в която те са взети на борда;

б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), внесени в територията на едната страна, с цел обслужване, поддръжане или ремонт на въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, използвани в международен въздушен превоз;

в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническа поддръжка, внесени на територията на която и да е от страните, за използване във въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, участващи в международен въздушен превоз, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над територията на страната, в която те са взети на борда; както,

и

г) печатни материали, съгласно предвиденото в митническите закони на всяка страна, внесени в или доставени на територията на едната страна и взети на борда за използване в напускащи тази територия въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, ангажирани в международен въздушен превоз, дори ако тези материали са предназначени за използване през част от пътуването, извършвано над територията на страната, в която те са взети на борда.

3. Може да се изиска оборудването и запасите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, да бъдат съхранявани под надзора или контрола на съответните органи.

4. Освобождаванията, предвидени по този член, могат да се предоставят също при случаите, когато авиокомпаниите на едната страна са сключили договор с друга авиокомпания, която ползва по сходен начин такива изключения от другата страна, за наемане или прехвърляне на територията на другата страна на артикулите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

5. Нищо в настоящото сразумение не пречи на която и да е страна да налага данъци, налози, мита и такси за стоки, продавани с цел различна от консумацията, на пътниците на борда по време на част от въздушна услуга между два пункта на нейна територия, на които е разрешено товарене и разтоварване.

6. В случай че две или повече държави-членки предвиждат да прилагат спрямо горивото, доставено на въздухоплавателни средства на авиокомпаниите на Съединените щати на територията на тези държави-членки за полети между тях, отказ от изключенията, съдържащи се в член 14, буква б) от Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г., Съвместният комитет обсъжда този въпрос в съответствие с параграф 4, буква д) от член 18.

7. Всяка страна може да помоли другата страна за съдействие, от името на нейна авиокомпания или авиокомпаниите, за осигуряване на освобождаване от данъци, мита и такси, налагани от държавните и местните власти или органи, за стоките, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, както и от такси за зареждане на гориво при обстоятелствата, описани в настоящия член, освен дотолкова, доколкото таксите се базират на разходите за оказване на услугата. В отговор на такова искане другата страна довежда виждането на молещата страна до знанието на съответните държавни ведомства или органи с настойчиво искане да му отдадат необходимото внимание.

Член 12

Потребителски такси

1. Потребителските такси, които могат да бъдат наложени от компетентните органи или ведомства на едната страна на авиокомпаниите на другата страна, са справедливи, разумни, не са несправедливо дискриминиращи и са разпределени безпристрастно между категориите потребители. Във всеки случай всички такива потребителски такси се определят за авиокомпаниите на другата страна при условия, които са не по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всяка друга авиокомпания по времето на определянето на таксите.

2. Потребителските такси, наложени на авиокомпаниите на другата страна, могат да отразяват, но не и да превишават пълната стойност за налагащите такси компетентни органи или ведомства на разходите за предоставяне на подходящо летище, летищни съоръжения за околната среда и за аеронавигационно обслужване, както и средства и услуги за осигуряване на авиационна сигурност на летището или в рамките на летищната система. Такива такси могат да включват разумна възвръщаемост на

активите след амортизация. Съоръженията и услугите, за които се налагат такси, се предоставят на принципа на ефективността и икономичността.

3. Всяка страна насърчава консултациите между компетентните налагащи таксите органи или ведомства на нейна територия и авиокомпаниите, които използват услугите и съоръженията, и насърчава тези компетентни органи или ведомства и авиокомпаниите да обменят такава информация, която да позволява правилно преразглеждане на разумността на таксите в съответствие с принципите, залегнали в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Всяка страна насърчава компетентните органи, налагащи таксите, да уведомяват в разумен срок потребителите относно предложения за промени в потребителските такси, с цел да позволи на потребителите да изразят своите становища преди да се направят промените.

4. По отношение на никоя страна, която е в процедура за разрешаване на спорове съгласно разпоредбите на член 19, не се счита, че е в нарушение на разпоредба на настоящия член, освен ако а) не предприеме преразглеждане на таксата или практиката, предмет на обжалване от другата страна в рамките на разумен период от време; или б) след като е извършила такова преразглеждане, не предприема всички стъпки от нейната компетентност да коригира такса или практика, която не е в съответствие с настоящия член.

Член 13

Ценообразуване

1. Цените на услугите за въздушен превоз, извършвани съобразно настоящото споразумение, се определят свободно и не подлежат на одобрение, нито може да се изисква да бъдат регистрирани.

2. Независимо от параграф 1:

а) Въвеждането или поддържането на цена, предложена за прилагане или прилагана от американска авиокомпания за международен въздушен превоз между пункт в една държава-членка и пункт в друга държава-членка, се извършва съгласно член 1, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. или с друг, не по-рестриктивен заместващ регламент.

б) Според този параграф авиокомпаниите на страните предоставят при поискване незабавен достъп до информация за предишни, съществуващи и предложени цени на отговорните органи на страните по начин и във вид, приемливи за тези органи.

Член 14

Държавни субсидии и подпомагане

1. Страните признават, че държавните субсидии и подпомагане могат да повлияят неблагоприятно върху справедливите и равни възможности на авиокомпаниите да се конкурират при извършването на международен въздушен превоз съгласно настоящото споразумение.

2. Ако една от страните е убедена, че държавна субсидия или подпомагане, обмисляна или предоставяна от другата страна за или на авиокомпаниите на тази друга страна, би повлияла или влияе неблагоприятно върху справедливите и равни възможности за конкуренция на авиокомпаниите от първата страна, тя може да отправи коментари към тази страна. Освен това тя може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, както е предвидено в член 18, за разглеждане на въпроса и за предприемане на подходящи действия по отношение на опасения, за които бъде установено, че са основателни.

3. Всяка страна може да се обърне към отговорните държавни ведомства на територията на другата страна, включително ведомства на държавно, областно или местно ниво, ако е убедена, че субсидия или подпомагане, обмисляна или предоставяна от тези ведомства, ще повлияе неблагоприятно върху конкуренцията, както е посочено в параграф 2. Ако страна реши да осъществи такъв пряк контакт, тя информира незабавно другата страна по дипломатически път. Тя може също така да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет.

4. Въпросите, повдигнати по този член, могат да включват например вливане на капитал, кръстосано субсидиране, безвъзмездни заеми, гаранции, собственост, данъчни облекчения или освобождаване от данъци, осъществявани от дадено държавно ведомство.

Член 15

Околна среда

1. Страните признават значимостта на защитата на околната среда при разработване и прилагане на политиката за международното въздухоплаване. Страните признават, че при разработване на политиката за международното въздухоплаване трябва да се направи внимателна преценка на разходите и ползите от мерките за защита на околната среда.

2. Когато една от страните разглежда предложени мерки за защита на околната среда, тя следва да прецени евентуалното им неблагоприятно въздействие върху упражняването на права, съдържащи се в настоящото споразумение и, ако такива мерки бъдат одобрени, тя следва да предприеме съответните стъпки да намали това неблагоприятно въздействие.

3. При установяване на мерки за опазване на околната среда се следват авиационните стандарти за околната среда, приети от Международната организация за гражданска авиация в приложенията към конвенцията, с изключение на обявените различия. Страните прилагат всички мерки за защита на околната среда, които оказват въздействие върху въздушните услуги по настоящото споразумение, в съответствие с член 2 и член 3, параграф 4 от настоящото споразумение.

4. Ако една от страните е убедена, че въпрос, включващ авиационна защита на околната среда, поражда безпокойство относно прилагането или изпълнението на настоящото споразумение, тя може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, както е предвидено в член 18, на което да се разгледа въпросът и да се подготвят подходящи действия в отговор на опасенията, за които бъде установено, че са основателни.

Член 16

Защита на потребителите

Страните потвърждават значимостта на защитата на потребителите и всяка страна може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет за разглеждане на въпроси, свързани със защитата на потребителите, които тя счита за значими.

Член 17

Компютърни системи за резервация

1. Търговците на компютърни системи за резервация (КСР), които осъществяват дейност на територията на едната страна, имат право да внасят, поддържат и предлагат свободно своите КСР на пътнически агенции или пътнически компании, чиято основна дейност е разпространение на продукти, свързани с пътуване, на територията на другата страна при условие, че КСР отговарят на съответните регулаторни изисквания на другата страна.

2. Нито една от страните не налага и не позволява налагането спрямо търговците на КСР в нейната територия на по-строги изисквания по отношение на екраните на КСР (включително параметрите за редактиране и изобразяване), операциите, практиките, продажбите или собствеността от изискванията, наложени върху собствените им търговци на КСР.

3. Собствениците/операторите на КСР от дадена страна, които отговарят на съответните регулаторни изисквания на другата страна, ако съществуват такива, имат същите възможности да притежават КСР на територията на другата страна, каквито и собствениците/операторите от тази страна.

Член 18

Съвместен комитет

1. Съвместен комитет, съставен от представители на страните, заседава най-малко веднъж годишно за провеждане на консултации във връзка с настоящото споразумение и за преглед на изпълнението му.

2. Всяка страна може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, с цел разрешаване на въпроси, свързани с тълкуването или прилагането на настоящото споразумение. Във връзка с член 20 или приложение 2, обаче, Съвместният комитет може да обсъжда само въпроси, свързани с отказа на който и да е от участниците да изпълнява поетите ангажменти и с въздействието на решения, свързани с конкуренцията, върху прилагането на настоящото споразумение. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от 60 дни от датата на получаване на искането, освен ако не е договорено друго.

3. Съвместният комитет преглежда, не по-късно от първото си годишно заседание и след това според обстоятелствата, общото изпълнение на споразумението, включително влиянието, оказвано от ограниченията на авиационната инфраструктура върху упражняването на правата, предвидени в член 3, влиянието върху мерките за сигурност, предприети по член 9, влиянието върху условията за конкуренция, включително в областта на компютърните системи за резервация, както и всички социални последици от изпълнението на споразумението.

4. Съвместният комитет развива също така сътрудничество чрез:

- а) насърчаване на обмена на експертни мнения по нови законодателни или регулаторни инициативи и разработки, включително в областта на сигурността, безопасността, защитата на околната среда, авиационната инфраструктура (включително слотове) и защитата на потребителите;
- б) обсъждане на социалните ефекти от споразумението във връзка с начина му на прилагане и изготвяне на подходящи действия в отговор на опасения, за които бъде установено, че са основателни;
- в) обсъждане на потенциалните области за по-нататъшно развитие на споразумението, включително препоръки за изменения в него;
- г) поддържане на списък от въпроси, свързани с държавните субсидии или подпомагане, повдигнати от страните пред Съвместния комитет;
- д) вземане на решения чрез консенсус по всички въпроси, свързани с прилагането на член 11, параграф 6;
- е) разработване, с временно приложение за срок от една година, на подходи към регулаторни решения относно годността и гражданството на авиокомпаниите, с цел постигане на реципрочно признаване на такива решения;
- ж) постигане на еднакво разбиране на критериите, използвани от страните при вземане на съответни решения в случаите, свързани с въздушния контрол, до степен, съобразена с изискванията за поверителност;
- з) насърчаване на провеждането на консултации, когато е уместно, по въпроси на въздушния превоз, свързани с практиката на международните организации и с отношенията с трети страни, включително подлагане на преценка на възможността да се възприеме общ подход;
- и) вземане, на базата на консенсус, на решенията, към които се отнасят параграф 3 от член 1 от приложение 4 и параграф 3 от член 2 от приложение 4.

5. Страните споделят целта за увеличаване в максимална степен на ползите за потребители, авиокомпаниии, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан чрез разширяване на настоящото споразумение, така че да включи и трети страни. За тази цел Съвместният комитет работи върху формулирането на предложение относно условията и процедурите, включително всякакви необходими изменения на настоящото споразумение, които се изискват за присъединяването на трети страни към нея.

6. Съвместният комитет работи на основата на консенсуса.

Член 19

Арбитраж

1. Всякакъв спор във връзка с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, различен от въпросите, възникващи във връзка с член 20 или приложение 2, който не може да бъде разрешен на заседание на Съвместния комитет, може, със съгласието на страните, да бъде отнесен за решаване до дадено лице или орган. Ако страните не успеят да постигнат съгласие, спорът, по искане на една от страните, се предава на арбитраж в съответствие с процедурите, описани по-долу.

2. Освен ако страните не се споразумеят друго, арбитражът се извършва от съд, състоящ се от трима арбитри, определени както следва:

а) В срок от 20 дни след получаване на искане за арбитраж всяка страна определя по един арбитър. В срок от 45 дни след определянето на тези двама арбитри, те по взаимно съгласие назначават трети арбитър, който изпълнява функциите на председател на арбитражния съд.

б) Ако някоя от страните не посочи арбитър или ако третият арбитър не е назначен в съответствие с буква а) от настоящия параграф, всяка страна може да отправи искане до президента на Съвета на Международната организация за гражданска авиация да назначи необходимия арбитър или арбитри в срок от 30 дни след получаване на това искане. Ако президентът на Съвета на Международната организация за гражданска авиация е гражданин на Съединените щати или на държава-членка, назначението се извършва от най-старшия вицепрезидент на този Съвет, който не е отведен на това основание.

3. Освен ако не е договорено друго, арбитражният съд определя границите на своята компетентност в съответствие с настоящото споразумение и установява свои собствени процедурни правила. По искане на една от страните, след като бъде формиран, арбитражният съд може да поиска от другата страна да въведе временни помощни мерки до получаване на окончателното решение на арбитражния съд. По указание на арбитражния съд или по искане на една от страните, но не по-късно от 15 дни след окончателното конституиране на арбитражния съд, се провежда конференция, на която арбитражният съд определя точния списък на въпросите за разрешаване и специфичните процедури, които следва да се спазват.

4. Освен ако не е договорено друго или както е разпоредено от арбитражния съд:

а) Исковата молба се подава в срок от 30 дни след окончателното конституиране на арбитражния съд, а възражението на ответника се подава в срок от 40 дни след това. Всеки отговор на ищеца се предава в срок от 15 дни след подаването на заявлението на ответника. Всеки отговор на ответника се предава в срок от 15 дни след това.

б) Арбитражният съд провежда съдебно заседание по искане на една от страните или по своя инициатива, в срок от 15 дни след регистриране на последния отговор.

5. Арбитражният съд се стреми да представи писмено решение в срок от 30 дни след изслушването на страните или, ако не е извършено изслушване на страните, в срок от 30 дни след предаване на последния отговор. Решението на арбитражния съд се взема с мнозинство.

6. Страните могат да подадат искания за разясняване на решението в срок от 10 дни след издаването му, като всяко предоставено разяснение се издава в срок от 15 дни след отправянето на такова искане.

7. Ако арбитражният съд реши, че е налице нарушение на настоящото споразумение и отговорната страна не отстрани това нарушение или не постигне споразумение с другата страна за взаимно приемливо решение в срок от 40 дни след нотифицирането за решението на арбитражния съд, другата страна може да прекрати прилагането на съпоставими облаги, възникващи по настоящото споразумение, до момента на постигане от страните на споразумение за разрешаване на спора. Нищо в този параграф не се разглежда като ограничавашо правото на която и да е страна да предприема пропорционални мерки в съответствие с международното право.

8. Разходите на арбитражния съд, включително такси и разходи за арбитри, се заплащат поравно от страните. Всички разходи, направени от президента на Съвета на Международната организация за гражданска авиация или от вицепрезидента на този съвет във връзка с процедурите, описани в параграф 2, буква б) от настоящия член, се считат за част от разходите на арбитражния съд.

Член 20

Конкуренция

1. Страните признават, че конкуренцията между авиокомпаниите на трансатлантическия пазар е важно условие в подкрепа на целите на настоящото споразумение и потвърждават, че прилагат съответните си конкурентни режими, за да защитават и засилват конкуренцията като цяло, а не отделни конкуренти.

2. Страните признават, че могат да възникнат различия относно прилагането на съответните им конкурентни режими спрямо международното въздухоплаване, които засягат трансатлантическия пазар, както и че конкуренцията между авиокомпаниите на този пазар може да бъде насърчена чрез свеждане на тези различия до минимум.

3. Страните признават, че сътрудничеството между техните органи по конкуренцията служи за подпомагане на конкуренцията на пазарите и има потенциал да допринесе за съвместими регулаторни резултати, както и да сведе до минимум различията в подходите на органите по конкуренцията по отношение на прегледите на споразуменията между превозвачите, които те извършват от гледна точка на конкуренцията. Следователно страните съдействат за развитието на това сътрудничество доколкото това е възможно, като отчитат различните отговорности, компетенции и процедури на органите в съответствие с приложение 2.

4. Всяка година съвместният комитет се информира накратко за резултатите от сътрудничеството по приложение 2.

Член 21

Преговори на втори етап

1. Страните споделят целта да продължат да предоставят открит достъп до пазари и да увеличават в максимална степен ползите за потребители, авиокомпани, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан, включително да улесняват инвестирането, за да отразят по-успешно реалностите на световната авиационна промишленост, както и да укрепват трансатлантическата система на въздухоплаване и да създадат рамка, която да стимулира други страни да отворят собствените си пазари на въздухоплавателни услуги. Страните започват преговори не по-късно от 60 дни след датата на временното прилагане на настоящото споразумение, с цел експедитивно разработване на следващия етап.

2. За тази цел дневният ред за преговорите на втория етап включва следните точки от приоритетен интерес за едната или и двете страни:

- а) по-нататъшно либерализиране на правата на трафик;
 - б) допълнителни възможности за чуждестранни инвестиции;
 - в) въздействие на мерките за околната среда и инфраструктурните ограничения върху упражняването на права за трафик;
 - г) увеличен достъп до въздушен превоз, финансиран от държавата;
- както и
- д) обезпечаване на въздухоплавателните средства с екипажи.

3. Страните правят преглед на напредъка си в посока сключването на споразумение на втори етап не по-късно от 18 месеца след датата на започване на преговорите в съответствие с параграф 1. Ако в срок от 12 месеца след започването на прегледа страните не са сключили споразумение на втори етап, всяка една от тях запазва правото си след това да прекрати права, изрично посочени в настоящото споразумение. Такова прекратяване влиза в действие не по-рано от началото на трафик сезона на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA)

Член 22

Връзка с други споразумения

1. По време на срока на временно прилагане съгласно член 25 от настоящото споразумение се прекратява действието на двустранните споразумения, изброени в раздел 1 от приложение 1, освен до степента, предвидена в раздел 2 от приложение 1.

2. При влизане в сила съгласно член 26 от настоящото споразумение, настоящото споразумение замества двустранните споразумения, изброени в раздел 1 от приложение 1, освен до степента, предвидена в раздел 2 от приложение 1.

3. Ако страните станат страни по многостранно споразумение или одобрят решение, прието от Международната организация за гражданска авиация или друга международна организация, което разглежда въпроси, включени в настоящото споразумение, те се консултират в Съвместния комитет, за да установят дали настоящото споразумение следва да бъде преразгледано, за да включи тези обстоятелства.

Член 23

Прекратяване

Всяка страна може по всяко време да даде писмено известие на другата страна по дипломатически път за решението си да прекрати това споразумение. Такова известие се изпраща едновременно и на Международната организация за гражданска авиация. Настоящото споразумение прекратява действието си в полунощ по GMT в края на трафик сезона на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), който е в сила една година след датата на писменото известие за прекратяване, освен ако известието за прекратяване не бъде оттеглено посредством споразумение между страните преди изтичането на този срок.

Член 24

Регистрация в ICAO

Настоящото споразумение и всички изменения към него се регистрират в Международната организация за гражданска авиация.

В ДОКАЗАТЕЛСТВО ЗА КОЕТО долуподписаните, надлежно упълномощени, полагат подписите си под настоящото споразумение.

СЪСТАВЕНО в Брюксел на двадесет и пети април 2007 г. и във Вашингтон на тридесети април 2007 г. в два идентични екземпляра.

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.

Член 25

Временно прилагане

До влизането в сила съгласно член 26:

1. Страните се договарят да прилагат настоящото споразумение от 30 март 2008 г.
2. Всяка страна може по всяко време да даде писмено известие на другата страна по дипломатически път за решението си да не прилага повече настоящото споразумение. В такъв случай прилагането се прекратява в полунощ по GMT в края на трафик сезона на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), който е в сила една година след датата на писменото известие, освен ако известието не бъде оттеглено посредством споразумение между страните преди изтичането на този срок.

Член 26

Влизане в сила

Настоящото споразумение влиза в сила един месец след датата на по-късната нота при размяната на дипломатически ноти между страните, потвърждаващи, че всички необходими процедури за влизане в сила на настоящото споразумение са изпълнени. За целите на тази размяна Съединените щати връчват на Европейската общност дипломатическа нота до Европейската общност и нейните държави-членки, а Европейската общност връчва на Съединените щати дипломатическа нота или ноти от Европейската общност и нейните държави-членки. Дипломатическата нота или ноти от Европейската общност и нейните държави-членки съдържат съобщение от всяка държава-членка, потвърждаващо, че всички необходими процедури за влизане в сила на настоящото споразумение са извършени.

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

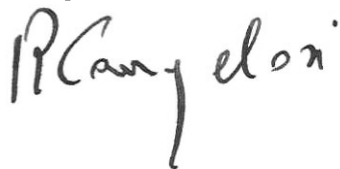


Thar cheann Na hÉireann

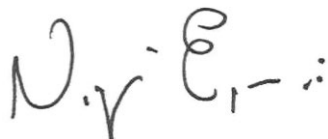
For Ireland



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



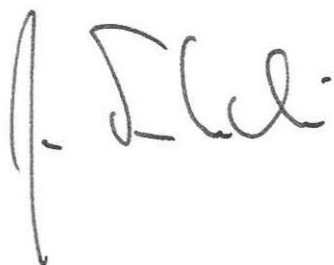
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



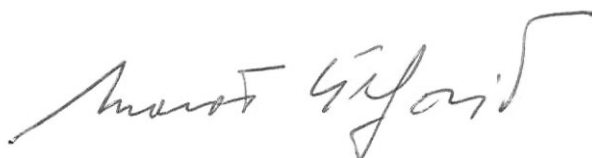
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku




Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



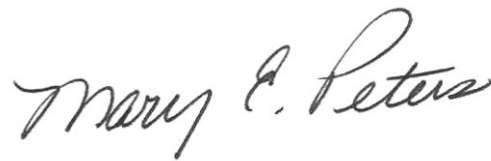
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Раздел 1

Както е предвидено в член 22 от настоящото споразумение, следните двустранни споразумения за въздушен транспорт между Съединените щати и държавите-членки се преустановяват или заменят от настоящото споразумение:

- а) Република Австрия: Споразумение за въздухоплавателни услуги, подписано във Виена на 16 март 1989 г.; изменено на 14 юни 1995 г.
- б) Кралство Белгия: Споразумение за въздушен транспорт, влязло в сила чрез размяна на ноти във Вашингтон на 23 октомври 1980 г.; изменено на 22 септември и 12 ноември 1986 г.; изменено на 5 ноември 1993 г. и 12 януари 1994 г.

(изменение, сключено на 5 септември 1995 г. (прилагано временно).
- в) Република България: Споразумение за сигурност на гражданското въздухоплаване, подписано в София на 24 април 1991 г.
- г) Чешката република: Споразумение за въздушен превоз, подписана в Прага на 10 септември 1996 г.; изменено на 4 юни 2001 г. и 14 февруари 2002 г.
- д) Кралство Дания: Споразумение за услуги в областта на въздушния транспорт, влязло в сила чрез размяна на ноти във Вашингтон на 16 декември 1944 г.; изменено на 6 август 1954 г.; изменено на 16 юни 1995 г.
- е) Република Финландия: Споразумение за въздушен транспорт, подписано в Хелзинки на 29 март 1949 г.; свързан протокол, подписан на 12 май 1980 г.; споразумение за изменение на споразумението от 1949 г. и на протокола от 1980 г., сключено на 9 юни 1995 г.
- ж) Френската република: Споразумение за въздушен транспорт, подписано във Вашингтон на 18 юни 1998 г.; изменено на 10 октомври 2000 г.; изменено на 22 януари 2002 г.
- з) Федерална република Германия: Споразумение за въздушен транспорт и размяна на ноти, подписани във Вашингтон на 7 юли 1955 г.; изменено на 25 април 1989 г.

(свързан протокол, подписан на 1 ноември 1978 г.; свързано споразумение, сключено на 24 май 1994 г.; протокол за изменение на споразумението от 1955 г., сключен на 23 май 1996 г.; споразумение за изменение на протокола от 1996 г., сключено на 10 октомври 2000 г. (всички прилагани временно)
- и) Република Гърция: Споразумение за въздушен транспорт, подписано в Атина на 31 юли 1991 г.; продължено до 31 юли 2007 г. чрез размяна на ноти на 22 и 28 юни 2006 г.
- й) Република Унгария: Споразумение за въздушен транспорт и меморандум за разбирателство, подписани в Будапеща на 12 юли 1989 г.; продължени до 12 юли 2007 г. чрез размяна на ноти на 11 и 20 юли 2006 г.
- к) Ирландия: Споразумение за услуги в областта на въздушния превоз, влязло в сила чрез размяна на ноти във Вашингтон на 3 февруари 1945 г.; изменено на 25 януари 1988 г. и 29 септември 1989 г.; изменено на 25 юли и 6 септември 1990 г.

(Меморандум за консултации, подписан във Вашингтон на 28 октомври 1993 г., прилаган временно).
- л) Италианската република: Споразумение за въздушен транспорт с меморандум и размяна на ноти, подписано в Рим на 22 юни 1970 г.; изменено на 25 октомври 1988 г.; свързан меморандум за разбирателство, подписан на 27 септември 1990 г.; изменение на споразумението от 1970 г. и на меморандума за разбирателство от 1990 г., подписано на 22 ноември и 23 декември 1991 г.; изменение на споразумението от 1970 г. и на меморандума за разбирателство от 1990 г., подписано на 30 май и 21 октомври 1997 г.; изменение, допълващо споразумението от 1970 г., подписано на 30 декември 1998 г. и 2 февруари 1999 г.

(Протокол за изменение на споразумението от 1970 г., сключен на 6 декември 1999 г. (прилаган временно).
- м) Великото херцогство Люксембург: Споразумение за въздушен транспорт, подписано в Люксембург на 19 август 1986 г.; изменено на 6 юни 1995 г.; изменено на 13 и 21 юли 1998 г.
- н) Малта: Споразумение за въздушен транспорт, подписано във Вашингтон на 12 октомври 2000 г.

- o) Кралство Нидерландия: Споразумение за въздушен транспорт, подписано във Вашингтон на 3 април 1957 г.; протокол за изменение на споразумението от 1957 г., сключен на 31 март 1978 г.; изменение на протокола от 1978 г., сключено на 11 юни 1986 г.; изменение на споразумението от 1957 г., сключено на 13 октомври и 22 декември 1987 г.; изменение на споразумението от 1957 г., сключено на 29 януари и 13 март 1992 г.; изменение на споразумението от 1957 г. и протокола от 1978 г., сключено на 14 октомври 1992 г.
- п) Република Полша: Споразумение за въздушен превоз, подписано във Варшава на 16 юни 2001 г.
- р) Португалската република: Споразумение за въздушен транспорт, подписано в Лисабон на 30 май 2000 г.
- с) Румъния: Споразумение за въздушен транспорт, подписано във Вашингтон на 15 юли 1998 г.
- т) Словашката република: Споразумение за въздушен транспорт, подписано в Братислава на 22 януари 2001 г.
- у) Кралство Испания: Споразумение за въздушен транспорт, подписано в Мадрид на 20 февруари 1973 г.; свързано споразумение от 20 февруари, 31 март и 7 април 1987 г.; изменение на споразумението от 1973 г., сключено на 31 май 1989 г.; изменение на споразумението от 1973 г., сключено на 27 ноември 1991 г.
- ф) Кралство Швеция: Споразумение за услуги в областта на въздушния превоз, влязло в сила чрез размяна на ноти във Вашингтон на 16 декември 1944 г.; изменено на 6 август 1954 г.; изменено на 16 юни 1995 г.
- х) Обединеното Кралство Великобритания и Северна Ирландия: Споразумение за въздушни услуги и размяна на писма, подписани в Бермуда на 23 юли 1977 г.; Споразумение за цените на полетите през Северния Атлантически океан, подписано на 17 март 1978 г.; Споразумение, изменящо споразумението от 1977 г., сключено на 25 април 1978 г.; Споразумение за частична промяна и разширение на споразумението от 1978 г. относно цените на самолетните билети през Северния Атлантически океан, сключено на 2 и 9 ноември 1978 г.; Споразумение за изменение на споразумението от 1977 г., сключено на 4 декември 1980 г.; Споразумение за изменение на споразумението от 1977 г., сключено на 20 февруари 1985 г.; Споразумение за изменение на член 7 от приложение 2 и на приложение 5 от споразумението от 1977 г., сключено на 25 май 1989 г.; Споразумение, отнасящо се до измененията на споразумението от 1977 г., приключването на арбитража между САЩ и Обединеното кралство относно потребителските такси на летище Хийтроу и искането за арбитраж, отправено от Обединеното кралство в нота № 87, отправена от посолството му на 13 октомври 1993 г., и уреждане на въпросите, предизвикали тези дела, сключено на 11 май 1994 г.; Споразумение за изменение на споразумението от 1977 г., сключено на 27 март 1997 г.

(Договорености, прилагани временно, съдържащи се в меморандума за консултации от 11 септември 1986 г.; договорености, съдържащи се в размяната на писма от 27 юли 1990 г.; договорености, съдържащи се в меморандума за консултации от 11 март 1991 г.; договорености, съдържащи се в размяната на писма от 6 октомври 1994 г.; договорености, съдържащи се в меморандума за консултации от 5 юни 1995 г.; договорености, съдържащи се в размяната на писма от 31 март и 3 април 2000 г. (всички прилагани временно).

Раздел 2

Независимо от раздел 1 от настоящото приложение, за областите, които не са включени в дефиницията на „територия“, посочена в член 1 от настоящото споразумение, спогодбите в буква д) (Дания — Съединените щати), буква ж) (Франция — Съединените щати) и буква х) (Обединеното кралство — Съединените щати) от този раздел продължават да се прилагат в съответствие с техните условия.

Раздел 3

Независимо от член 3 от настоящото споразумение, американски авиокомпании нямат правото да извършват чисто товарни услуги, които не са част от услуга, обслужваща Съединените щати, до или от пунктове в държавите-членки, с изключение на услуги до или от пунктове в Чешката република, Френската република, Федерална република Германия, Великото херцогство Люксембург, Малта, Република Полша, Португалската република и Словашката република.

Раздел 4

Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение, този раздел се прилага за редовен и чартърен комбиниран въздушен превоз между Ирландия и Съединените щати в сила от началото на зимния сезон 2006/2007 г. на IATA до края на зимния сезон 2007/2008 г. на IATA.

- a) i) Всяка авиокомпания на Съединените щати и на Общността може да извършва три непрекъснати полета между Съединените щати и Дъблин за всеки непрекъснат полет, който авиокомпанията извършва между Съединените щати и Шанън. Това право на непрекъснати полети до Дъблин се базира на усреднения брой операции през целия преходен период от три сезона. Даден полет се счита за непрекъснат полет до Дъблин или непрекъснат полет до Шанън според първия пункт на влизане във или последния пункт на заминаване от Ирландия.

- ii) Изискването за обслужване на Шанън в буква а), i) от този раздел се прекратява, ако някоя авиокомпания открие редовна или чартърна комбинирана услуга между Дъблин и Съединените щати в която и да е посока, без да извършва най-малко един непрекъснат полет до Шанън за всеки три непрекъснати полети до Дъблин, усреднено за срока на преходния период.
- б) По отношение на услугите между Съединените щати и Ирландия авиокомпаниите на Общността могат да обслужват само Бостън, Ню Йорк, Чикаго, Лос Анжелис и три допълнителни пункта в Съединените щати, за които, след като бъдат избрани или променени, се уведомяват Съединените щати. Тези услуги могат да бъдат извършвани чрез междинни пунктове в други държави-членки или в трети страни.
- в) Съвместно използване на кодове между Ирландия и Съединените щати се разрешава само през други пунктове в Европейската общност. Други договорености за съвместно използване на кодове се разглеждат на базата на взаимното уважение и реципрочността.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

относно

сътрудничество по отношение на въпроси, свързани с конкуренцията в отрасъла на въздушния транспорт

Член 1

Както е предвидено в настоящото приложение, сътрудничеството се осъществява от Департамента на транспорта („ДТ“) на Съединените американски щати и Комисията на Европейските общности (наричани по-долу „участниците“) съобразно техните съответни функции при разглеждането на въпроси, свързани с конкуренцията в отрасъла на въздушния превоз, отнасящи се до Съединените щати и Европейската общност.

Член 2

Цел

Целта на това сътрудничество е:

1. да засили взаимното разбиране относно прилагането от участниците на законите, процедурите и практиките, които са част от техните режими за конкуренцията, за да насърчава конкуренцията в отрасъла на въздушния превоз;
2. да улесни разбирането между участниците относно влиянието на развитието на отрасъла на въздушния превоз върху конкуренцията на пазара на международното въздухоплаване;
3. да намали възможностите за възникване на конфликти при прилагане от участниците на техните режими за конкуренция спрямо споразумения и други договорености за сътрудничество, които оказват влияние върху трансатлантическия пазар;

както и

4. да насърчава прилагането на съвместими регулаторни подходи към споразумения и други договорености за сътрудничество чрез по-добро разбиране на методологията, аналитичните методи, включващи дефиниране на съответен пазар/и, и анализа на последиците от конкуренцията, както и коригиращите мерки, използвани от участниците при техните независими прегледи на конкуренцията.

Член 3

Дефиниции

За целите на настоящото приложение понятието „режим на конкуренция“ означава законите, процедурите и практиките, които ръководят изпълняването от участниците на техните съответни функции при прегледа на споразумения и други договорености за сътрудничество между авиокомпаниите на международния пазар. За Европейската общност това включва, без да се ограничава до тях, членове 81, 82 и 85 от Договора за създаване на Европейската общност и регламентите по прилагането им съгласно посочения договор, както и всички изменения в него. За Департамента на транспорта това включва, без да се ограничава до тях, раздели 41308, 41309 и 41720 от дял 49 от Кодекса на Съединените щати и правилниците по прилагането му, както и правните прецеденти към него.

Член 4

Области на сътрудничество

Като се отчетат ограниченията в алинея 1, буква а) и алинея 1, буква б) от член 5, видовете сътрудничество между участниците включват следното:

1. срещи между представители на участниците, които включват експерти по въпросите на конкуренцията, по принцип два пъти в годината, с цел обсъждане на новостите в отрасъла на въздушния превоз, както и на въпроси от взаимен интерес, свързани с политиката за конкуренция, и аналитични подходи към прилагането на закона за конкуренцията спрямо международното въздухоплаване и в частност на трансатлантическия пазар. Тези обсъждания могат да помогнат за по-добро взаимно разбиране на подходите на участниците към въпросите, свързани с конкуренцията, включително съществуващите прилики, и да допринесат за по-голяма съгласуваност в тези подходи и в частност по отношение на споразуменията между превозвачите;
2. консултации по всяко време между участниците по взаимна уговорка или по искане на един от участниците за обсъждане на въпроси, свързани с настоящото приложение, включително и специфични случаи;

3. всеки участник може по своя преценка да покани представители на други държавни органи да участват, ако е уместно, във всяко заседание или консултация, проведени в съответствие с параграфи 1 или 2 по-горе;
4. своевременни уведомления за предстоящи процедури или за въпроси, които по преценка на уведомяващия участник могат да имат значими последици за свързаните с конкуренцията интереси на другия участник:
 - a) по отношение на Департамента на транспорта: i) процедури, свързани с преглед на заявления за одобрение на споразумения и други договорености за сътрудничество между авиокомпаниите, извършващи международен въздушен превоз, и в частност за антиitrustов имунитет, отнасящ се до авиокомпаниите, организирани по законите на Съединените щати и Европейската общност, и ii) получаване от Департамента на транспорта на споразумение за смесено дружество съгласно раздел 41720 от дял 49 от Кодекса на Съединените щати;както и
 - b) по отношение на Комисията на Европейските общности: i) процедури за преглед на споразумения и други договорености за сътрудничество между авиокомпаниите, извършващи международен въздушен превоз, и в частност за формиране на алианс и други договори за сътрудничество, включващи авиокомпаниите, организирани по законите на Съединените щати и Европейската общност, и ii) обмисляне на индивидуални или блокови изключения от законите за конкуренцията на Европейския съюз;
5. нотификация за наличност и всички условия, които обуславят тази наличност, на информация и данни, предоставени на участник в електронен вид или по друг начин, която по преценка на този участник може да има значими последици за интересите на другия участник, свързани с конкуренцията;
както и
6. нотификации за подобни други дейности, свързани с политиката за конкуренция във въздушния превоз, които уведомяващият участник може да счете за уместни.

Член 5

Използване и разкриване на информация

1. Независимо от останалите разпоредби от настоящото приложение от никой от участниците не се очаква да предоставя информация на другия участник, ако разкриването на информацията на молещия участник:
 - a) е забранено от законите, подзаконовите актове или практиките на участника, притежаващ информацията;или
 - b) е несъвместимо със значими интереси на участника, притежаващ информацията.
2. Всеки участник опазва, доколкото е възможно, поверителността на всяка информация, предоставена му поверително от другия участник съгласно това приложение, и се противопоставя на всяко искане за разкриване на такава информация на трета страна, която подаващият информацията участник не е упълномощил да получава. Всеки участник възнамерява да уведоми другия участник, когато информацията, предложена за обмяна при обсъждания или по друг начин, може да подлежи на разкриване в публично съдопроизводство.
3. Когато съгласно настоящото приложение единият участник предостави поверително информация на другия участник за целите, посочени в член 2, тази информация следва да се използва от участника, получил информацията, само за тази цел.

Член 6

Изпълнение

1. Всеки участник определя представител, отговорен за координацията на дейностите, предвидени в настоящото приложение.
2. Настоящото приложение и всички дейности, предприети от участник в съответствие с него, са:
 - a) предназначени за изпълнение само дотолкова, доколкото те съответстват на всички закони, подзаконовите актове и практики, приложими към този участник;както и
 - b) предназначени за изпълнение без да се засяга споразумението между Европейските общности и правителството на Съединените американски щати относно прилагането на техните закони за конкуренцията.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

относно превоз, заплатен от правителството на САЩ

Авиокомпаниите на Общността имат правото да превозват пътници и товари чрез редовни и чартърни полети, във връзка с които граждански департамент, агенция или учреждение на правителството на САЩ: 1. получава превоза за себе си или по линия на договор, при който плащането се извършва от правителството или чрез суми, предоставени за ползване от правителството, или 2. осигурява превоза до или за чужда страна или международна или друга организация без възнаграждение, и този превоз е: а) между който и да е пункт в Съединените щати и който и да е пункт в държава-членка, с изключение само по отношение на пътници, между пунктове, за които е в сила тарифа на базата на договор за обслужване на двойки градове, или б) между всеки два пункта извън Съединените щати. Настоящият параграф не се прилага към превоз, получен или финансиран от държавния секретар по отбраната или секретаря на военен департамент.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

относно допълнителни въпроси, свързани със собствеността, инвестирането и контрола

Член 1

Собственост върху авиокомпания на дадена страна

1. Собственост от страна на граждани на държава-членка или държави-членки в акционерния капитал на авиокомпания от Съединените щати, под условие на две ограничения. Първо, никой чуждестранен гражданин няма право да притежава над 25 процента от акционерния капитал на дадена корпорация, даващ на притежателя право на глас. Второ, чуждестранни граждани също така нямат право на действителен контрол върху американска авиокомпания. Като се има предвид общото 25-процентно ограничение върху притежанието от страна на чуждестранни граждани на акционерен капитал, даващ правото на глас:

а) притежанието от страна на граждани на държава-членка или държави-членки на:

(i) до 25 процента от акционерния капитал, даващ право на глас;

и/или

(ii) до 49,9 процента от общия акционерен капитал

на американска авиокомпания не се счита, само по себе си, за учредяващо контрол върху дадената авиокомпания;

както и

б) притежание от страна на граждани на държава-членка или държави-членки на 50 и повече процента от общия акционерен капитал на американска авиокомпания не се предполага, че учредява контрол върху дадената авиокомпания. Подобна собственост следва да се разглежда на основата на всеки отделен случай.

2. Собственост от страна на американски граждани в авиокомпания на Общността се разрешава под условие на две ограничения. Първо, авиокомпанията трябва да е мажоритарна собственост на държави-членки и/или на граждани на държави-членки. Второ, авиокомпанията трябва да е под ефективния контрол на такива държави и/или такива граждани.

3. За целите на буква б) от член 4 и алинея 1, буква б) от член 5 от настоящото споразумение член на ЕСАА към датата на подписване на настоящото споразумение и гражданите на такава членка следва да се третираат съответно като държава-членка и нейни граждани. Съвместният комитет може да реши, че настоящата разпоредба се прилага към нови членове на ЕСАА и техните граждани.

4. Независимо от параграф 2 Европейската общност и нейните държави-членки си запазват правото да ограничават инвестициите от страна на американски граждани в акционерния капитал, даващ право на глас, на авиокомпания на Общността, направени след подписването на настоящото споразумение до ниво, равняващо се на разрешеното от Съединените щати ниво на инвестиции от чуждестранни граждани в американски авиокомпания, доколкото това право не противоречи на международното право.

Член 2

Собственост и контрол върху авиокомпания на трети страни

1. Никоя страна не упражнява права, с които разполага по линия на договорености за въздушни услуги с трета страна, за да отказва, отменя, прекратява или ограничава разрешителни на авиокомпания на тази трета страна на основанието, че значителна част от собствеността върху тази авиокомпания е притежание на другата страна, нейни граждани, или и двете.

2. Съединените щати не упражняват права, с които разполагат по линия на договорености за въздушни услуги, за да отказват, отменят, прекратяват или ограничават разрешителни на авиокомпания на Княжество Лихтенщайн, Конфедерация Швейцария, членка на ЕСАА към датата на подписване на настоящото споразумение, или на която и да е страна в Африка, която прилага споразумение тип „Открито небе“ със Съединените щати към датата на подписване на настоящото споразумение, на основанието, че авиокомпанията е под ефективния контрол на държава-членка или държави-членки, граждани на такава държава или държави, или и двете.

3. Съвместният комитет може да реши, че никоя страна няма правото да упражнява правата, посочени в параграф 2 от настоящия член, по отношение на авиокомпания на конкретна страна или страни.

Член 3

Контрол върху авиокомпаниите

1. Понастоящем приложимите в Европейската общност норми за собствеността и контрола върху превозвачи на Общността са формулирани в член 4 от Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи. По този регламент отговорността за предоставяне на оперативен лиценз на въздушен превозвач на Общността се поема от държавите-членки. Държавите-членки прилагат Регламент (ЕИО) № 2407/92 в съответствие с националните си подзаконовни актове и процедури.
 2. Понастоящем нормите, приложими в Съединените щати, са формулирани в раздели 40102(a)(2), 41102 и 41103 от дял 49 от Кодекса на Съединените щати (U.S.C.), които поставят изискването, че лицензи за американски „въздушен превозвач“, издадени от Департамента на транспорта, под формата на удостоверение, освобождаване от дадено задължение или лиценз за обслужване на междуградски маршрут, даващи правото да извършват дейност „въздушен превоз“ като обществен превозвач, могат да се притежават само от граждани на Съединените щати по смисъла на 49 U.S. C §40102(a)(15). Този раздел поставя изискването президентът и две трети от борда на директорите и други ръководни служители на корпорацията да са американски граждани, не по-малко от 75 процента от акциите с право на глас да са собственост на американски граждани и корпорацията да бъде под действителния контрол на американски граждани. Изискването трябва да бъде спазено първоначално от заявителя, а след това да продължи да се спазва от американската авиокомпания притежател на лиценза.
 3. Практиката, следвана от всяка страна в прилагане на законите и подзаконовите ѝ актове, е описана в допълнението към настоящото приложение.
-

Допълнение към приложение IV

1. В Съединените щати съществува изискването за установяване на гражданството на всички американски въздушни превозвачи, които кандидатстват за удостоверение, освобождаване от задължение, или лиценз за обслужване на междуградски маршрут. Първоначалното заявление за лиценз се завежда в официален публичен регистър и се протоколира заедно с внесените от кандидата и всякакви други заинтересовани страни документи. Департаментът на транспорта взема окончателно решение под формата на разпореждане на базата на официалното вписване на случая, включително и на документите, които са били третирани като поверителни. Департаментът може да третира случаите, свързани с установяване на „продължавашата годност“, по неофициален начин или да приложи процедури, сходни на тези, прилагани към първоначалното заявление.
 2. Решенията на Департамента се основават на различни прецеденти, които отразяват, освен всичко останало, променящата се същност на финансовите пазари и структурите за инвестиране, както и склонността на Департамента на транспорта да взема под внимание нови подходи към чуждестранните инвестиции, които са в съответствие с американското право. Департаментът на транспорта съдейства на кандидатите да обмислят предложенията си относно формите на инвестиране и да заложат такива сделки, които са в пълно съответствие със закона за американско гражданство, и кандидатите редовно се консултират със служителите на Департамента на транспорта, преди да изготвят окончателните си заявления. По всяко време преди започването на официална процедура служители от Департамента на транспорта могат да обсъждат въпроси, свързани с гражданството или с други аспекти на предложената сделка, както и ако сметат за уместно, да предлагат алтернативни решения, които да приведат предложената сделка в съответствие с изискванията за американско гражданство.
 3. Когато извършва първоначалните и последващите проверки за гражданство и годност, Департаментът на транспорта отчита съвкупността от обстоятелства, които оказват въздействие върху американската авиокомпания, а прецедентите в практиката на Департамента му позволяват да отчете естеството на взаимоотношенията в областта на въздухоплаването между Съединените щати и държавата/ите на произход на чуждестранните инвеститори. В контекста на настоящото споразумение Департаментът на транспорта би третирал инвестициите на граждани на ЕС най-малкото толкова благосклонно, колкото и инвестициите на граждани на партньори по двустранно или многостранно споразумение „Открито небе“.
 4. В Европейския съюз параграф 5 от член 4 от Регламент (ЕИО) № 2407/92 предвижда, че Европейската комисия, действайки по искане на държава-членка, подлага на проверка съблюдаването на изискванията на член 4 и ако се налага, взема решение. При вземането на такива решения Комисията трябва да гарантира спазване на процедурните права, признати от Европейския съд като общи принципи на общностното право, включително правото на заинтересованите страни да бъдат изслушвани своевременно.
 5. Когато прилага законите и подзаконовите си актове, всяка страна гарантира, че всяка сделка, включваща инвестиция в някоя от авиокомпаниите ѝ от страна на граждани на другата страна, се разглежда справедливо и експедитивно.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Относно франчайз и запазена марка

1. Авиокомпаниите на всяка страна имат правото да сключват споразумения за използване на франчайз и запазена марка, включително споразумения, които се отнасят до защита на запазена марка или до оперативни въпроси, при условие че: те отговарят, по специално, на приложимите закони и подзаконовни актове, отнасящи се до контрола; не е застрашена способността на авиокомпанията да съществува извън франчайза; договореността не води до ангажирането на чуждестранна авиокомпания в каботажни операции; и са спазени приложимите подзаконовни актове, като например разпоредбите относно потребителската защита, включително отнасящите се до разкриване самоличността на авиокомпанията, която оперира услугата. При условие че са спазени тези изисквания, авиокомпаниите на всяка страна и чуждестранните представители на бизнеса имат правото да поддържат тесни бизнес взаимоотношения и сключват договорености за сътрудничество, и всеки един от следните индивидуални аспекти, освен всички останали, на споразумение за използване на франчайз или запазена марка не би следвало, освен при изключителни обстоятелства, сам по себе си да породи въпроси, свързани с контрола:
 - а) използване и показване на конкретна запазена марка или търговска марка на франчайзодател;
 - б) показване на въздухоплавателното средство на франчайзополучателя на цветовете и графическия символ на запазената марка на франчайзодателя, включително излагане на показ на такава запазена марка, търговска марка, графически символ или сходен идентификатор на видно място върху въздухоплавателното му средство и униформите на персонала му;
 - в) използване и показване на запазената марка, търговската марка или графичния символ върху или в комбинация с летишните съоръжения и оборудване на франчайзополучателя;
 - г) поддържане на стандарти за клиентско обслужване в съответствие с търговските изисквания;
 - д) поддържане на такива стандарти за клиентско обслужване, които пазят репутацията на запазената марка на франчайза;
 - е) осигуряване на лицензионни такси при стандартните търговски условия;
 - ж) осигуряване на възможността за участие в програми за чести полети, включително за натрупване на ползи;както и
 - з) предвиждане в договора за франчайз или запазена марка на правото на франчайзодателя или франчайзополучателя да прекъсне споразумението и оттегли запазената марка, при условие че граждани на Съединените щати или на държавите-членки продължат да упражняват контрол върху американската авиокомпания или съответно авиокомпанията на Общността;
2. Споразуменията за използване на франчайз или запазена марка не са обвързани, но могат да съществуват паралелно със споразумение за споделяне на кодове, което изисква и от двете авиокомпания да бъдат съответно упълномощени от страните, както е предвидено в параграф 7 от член 10 от настоящото споразумение.

Съвместна декларация

Представителите на Съединените щати и Европейската общност и нейните държави-членки потвърждават, че автентичността на Споразумението за въздушен транспорт, което е парафирано в Брюксел на 2 март 2007 г. и чието подписване е предвидено за 30 април 2007 г. предстои да бъде удостоверена на другите езици, както е предвидено с размяната на писма, преди подписването на Споразумението или с решение на Съвместния комитет, след подписването на Споразумението.

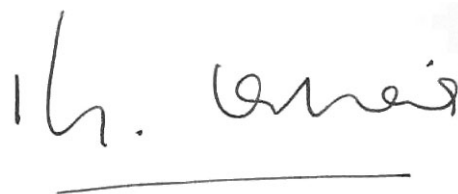
Съвместната декларация представлява неразделна част от Споразумението за въздушен транспорт.

За Съединените щати:



Дата: 18 април 2007 г.

За Европейската общност
и нейните държави-членки; *ad referendum*



Дата: 18 април 2007 г.

МЕМОРАНДУМ ОТ КОНСУЛТАЦИИ

1. Делегации, представляващи Европейската общност и нейните държавите-членки, от една страна, и Съединените американски щати от друга, се срещнаха в Брюксел между 27 февруари и 2 март 2007 г., за да завършат преговорите по едно всеобхватно споразумение за въздушен транспорт. Списъкът на делегациите фигурира като притурка А.
2. Делегациите постигнаха *ad referendum* съгласие по, и парафираха текста на Споразумението („Споразумението“), приложено като притурка Б. Делегациите възнамеряват да предоставят проекта на Споразумението на съответните си органи за одобрение, с цел влизането му в сила в близко бъдеще.
3. По отношение на параграф 2 от член 1 делегациите потвърдиха, че дефиницията на „въздушен транспорт“ включва всички форми на чартърни въздушни услуги. Освен това те отбелязаха, че позоваването на „обществено предлаган“ транспорт не предрешава изхода на текущите обсъждания по въпроса за частичната собственост.
4. По отношение на параграф 5 от член 1 делегацията на ЕС отбеляза, че полетите между държавите-членки се считат за вътреобщностни полети по смисъла на правото на Общността.
5. По отношение на параграф 6 от член 1 делегацията на ЕС отбеляза, че нищо в настоящото споразумение не засяга разпределянето на компетенциите между Европейската общност и нейните държави-членки, произтичащо от Договора за създаване на Европейската общност.
6. Делегацията на ЕС потвърди, че отвъдморските територии, към които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност, са: френските отвъдморски департаменти (Гваделупа, Мартиника, Реюнион, Гвиана), Азорските острови, острови Мадейра и Канарските острови.
7. В отговор на въпрос от американската делегация делегацията на ЕС потвърди, че според законодателството на Европейската общност, авиокомпания на Общността трябва да получи както свидетелството си за авиационен оператор, така и експлоатационния си лиценз от страната, в която се намира основното ѝ място на дейност. Освен това никоя авиокомпания не може да притежава свидетелство за авиационен оператор или оперативен лиценз от повече от една страна.
8. По отношение на параграфи 1, 3 и 5 от член 3, параграф 3 от член 1 от приложение 4 и параграф 2 от член 2 от приложение 4, и в отговор на въпрос от американската делегация, делегацията на ЕС обясни, че от датата на подписване на Споразумението членовете на Общото европейско авиационно пространство включват, освен държавите-членки на Европейската общност, Република Албания, Босна и Херцеговина, Република Хърватска, Република Исландия, Бившата югославска република Македония, Република Черна гора, Кралство Норвегия, Република Сърбия и Временната административна мисия на ООН в Косово.
9. В отговор на въпрос от делегацията на ЕС американската делегация поясни, че следните страни изпълняват споразумения за услуги тип „Открито небе“ със Съединените щати към датата на подписване на настоящото споразумение: Буркина Фасо, Република Кабо Верде, Република Камерун, Република Чад, Габонската република, Република Гамбия, Република Гана, Федерална демократична република Етиопия, Република Либерия, Република Мадагаскар, Република Мали, Кралство Мароко, Република Намибия, Федерална република Нигерия, Република Сенегал, Обединена република Танзания и Република Уганда. Американската делегация също изтъкна, че възнамерява да третира авиокомпания на Република Кения по същия начин като авиокомпания на държави, прилагащи споразумение за въздушни услуги тип „Открито небе“ по смисъла на параграф 2 от член 2 от приложение 4.

10. По отношение на член 4 американската делегация отбеляза, че Департаментът на транспорта изисква всеки чуждестранен въздушен превозвач, който кандидатства за оператор на услуги в съответствие със Споразумението, да посочва отговорния орган, издал неговото свидетелство за авиационен оператор и оперативен лиценз, като по този начин посочи ясно кой орган отговаря за контрола върху превозвача по отношение на безопасността, сигурността и други нормативни изисквания.
11. За целите на член 8 „отговорни органи“ се отнася до Федералната администрация за въздухоплаване на САЩ, от една страна, и от друга, до органите на Европейската общност и/или държавите-членки, които отговарят за издаването или легализирането на удостоверенията и лицензите, посочени в параграф 1, или за поддържането и управлението на стандартите и изискванията за безопасност, посочени в параграф 2, в зависимост от разглеждания въпрос. Освен това, когато са поискани консултации в съответствие с параграф 2, отговорните органи следва да осигурят включването в консултациите на всякакви териториални или регионални органи, които, по силата на закон, подзаконов акт или практика, упражняват отговорност на контрол по отношение на разглеждания въпрос.
12. По отношение на член 9 делегациите потвърдиха, че доколкото е възможно, страните възнамеряват да гарантират максималната възможна степен на координация по предложените мерки за сигурност, за да сведат до минимум заплахата и да смекчат потенциално неблагоприятните последици от всякакви нови мерки. Делегациите също отбелязаха, че пътищата, посочени в параграф 7 от член 9, могат да допринесат за обмислянето на алтернативни на настоящите мерки и на предложените изисквания за сигурност, по-специално Политическия диалог за сигурност на границите и превоза и Групата ЕС — САЩ за сътрудничество по отношение на сигурността на превоза. Освен това американската делегация изтъкна, че американското нормотворчество по отношение на подзаконовите актове дава по принцип възможност на заинтересованите страни да отправят коментари и предлагат алтернативи по отношение на предложения за подзаконовите актове, както и че такива коментари се вземат под внимание в процеса на нормотворчеството.
13. По време на обсъждането на параграф 6 от член 9 американската делегация поясни, че всеки път, когато Администрацията за сигурност на превозите установи необходимостта от спешни мерки за защита на сигурността на превоза, тя трябва незабавно да издаде директива за сигурността. Такива мерки са предначертани за борба с потенциалната заплаха срещу сигурността и следва да бъдат ограничени в обхвата и продължителността си. Спешните мерки от по-продължително естество ще бъдат включени в изискванията на Администрацията за сигурност на транспорта посредством процедури за публично оповестяване и коментари.
14. По отношение на процедурата, която следва да се установи в съответствие с параграф 11 от член 9, делегациите потвърдиха необходимостта от съставяне на протокол за подготовката, изпълнението и заключението на оценките, направени въз основа на този параграф.
15. По отношение на параграф 2 от член 10 делегациите потвърдиха своята готовност да способстват за своевременното разглеждане от страна на съответните органи на искания за разрешителни, визи и документи за персонала, посочен в този параграф, включително в обстоятелства, при които влизането или престоя на персонал се изисква по спешност или на временна основа.
16. Делегациите отбелязаха, че позоваването на „общоприложимите закони и подзаконовите актове“ в параграф 5 от член 10 включва икономически санкции, ограничаващи деловите взаимоотношения с конкретни страни и лица.
17. И двете делегации отчетоха, че по параграф 7 от член 10 авиокомпаниите на всяка страна, които имат съответните правомощия, могат да предлагат услуги, включващи споделен код, при условия, които се прилагат по недискриминативен начин към всички авиокомпании, до и от всички пунктове на територията на другата страна, в които всяка друга авиокомпания предлага международен въздушен превоз под формата на директни или индиректни полети, полети, обслужвани от една и съща авиокомпания, както и полети, при които една авиокомпания превозва пътници на друга до дестинации, които другата не обслужва, при условие че подобни услуги за споделен код:
 - i) са в съответствие със Споразумението;както и
 - ii) отговарят на изискванията за правилата, прилагани към разпределението на трафика в съответната летищна система.

18. Делегациите обсъдиха колко е важно пътниците да знаят кои авиокомпаниии или наземни доставчици на превоз на практика експлоатират отделните сектори услуги, когато е налице договореност за споделяне на кодове. Те отбелязаха, че всяка страна има подзаконовни актове, които предвиждат предоставяне на такава информация.
19. По отношение на параграф 7, буква в) от член 10 делегациите изразиха разбирането, че доставчиците на наземен превоз не са обвързани с разпоредбите на закони и подзаконовни актове, чийто предмет е въздушният превоз, на единственото основание, че такъв превоз се предлага от авиокомпания от нейно собствено име. Освен това както авиокомпаниите, така и доставчиците на наземни услуги имат свободата да решават дали да встъпват в договорености за сътрудничество. Когато вземат решения относно конкретна договореност, доставчиците на наземен превоз могат да вземат под внимание и фактори като интересите на потребителите и ограниченията в технически, икономически, пространствен и капацитетен план.
20. В отговор на въпрос от делегацията на ЕС американската делегация потвърди, че по силата на актуалното тълкуване на американското право, въздушен превоз, финансиран от американското правителство (трафик, към който се прилага федералното право по отношение на въздушния превоз, или „Флай Америка“) и осъществяван от американски превозвач, включва превоз, продаден чрез използване на кода на американски превозвач по силата на договореност за споделяне на код, но осъществяван чрез въздухоплавателно средство, експлоатирано от чуждестранен въздушен превозвач.
21. Американската делегация поясни, че по силата на приложение 3 към настоящото споразумение и в отсъствието на договор за обслужване на двойки градове, възложен от Администрацията на САЩ за общи услуги, служител на американското правителство или друго лице, чийто превоз се заплаща от правителството на САЩ (който не е служител, член на военно ведомство или друго лице, чийто превоз се заплаща от Департамента на отбраната на САЩ или от военен департамент), може да резервира полет, включително чрез авиокомпания на Общността, между САЩ и Европейската общност или между всеки два пункта извън САЩ, който удовлетворява нуждите на пътника срещу възможно най-малък разход за правителството. Американската делегация освен това отбеляза, че двойките градове, за които се възлагат договори, се променят за всяка финансова година. Американски държавен департамент, агенция или учреждение, различни от Департамента на отбраната или военен департамент, могат да изпращат товари по въздуха, включително чрез авиокомпания на Общността, между САЩ и Европейската общност или между всеки два пункта извън САЩ, при условие че е удовлетворена нуждата на агенцията при възможно най-малък разход за правителството.
22. Делегацията на ЕС поясни, че ЕС няма подобна на „Флай Америка“ програма.
23. И двете делегации изразиха намеренията си да проучат в повече подробности възможностите за увеличаване на достъпа до превоз, предоставен от правителството.
24. В отговор на въпрос от делегацията на ЕС относно разрешително за икономическа експлоатация, която авиокомпаниите на Общността са длъжни да получат от Департамента на транспорта на САЩ, американската делегация отбеляза, че с течението на годините Департаментът е рационализирал лицензионните си процедури в икономическата област. Когато чуждестранни авиокомпаниии кандидатстват за разрешително, предвидено в споразумението за въздушни услуги, заявленията им по принцип се обработват бързо. Американската делегация добави, че авиокомпания на Общността има възможността да подаде единично заявление за разрешително за всички маршрути, както предвижда параграф 1 от член 3, което включва права на редовни и на чартърни полети. На 23 август 2005 г. Департаментът на транспорта обяви допълнително ускорени процедури, съгласно които чуждестранни въздушни превозвачи, кандидатстващи за разрешително за нов маршрут, следва да подадат паралелно с това и заявления за освобождаване и за позволително. В случай че Департаментът на транспорта е в състояние да даде положителен отговор въз основа на сведенията за кандидата и на съображения от обществен интерес, благоприятстващи предоставянето на лиценз, Департаментът издава единична заповед: 1. с която дава право на освобождаване за предвидения за такива случаи срок, или за срок до влизането в сила на позволителното, което от двете е по-кратко, и 2. условно решава (т.е. на основата на изискване за предоставяне на обосновка) да даде съответното позволително, отново за стандартния срок, предвиден за нормални обстоятелства (като например позволително без фиксиран срок, каквото се дава по линия на съществуващо споразумение). Когато превозвачите са подали заявления за освобождаване и за позволително и когато сведенията във връзка с тези заявления са актуални, Департаментът разглежда тези заявления в съответствие с подхода, възприет на 23 август.

25. Ако авиокомпания на Общността предпочита да използва разрешително по линия на споделен код в съответствие с параграф 7 от член 10, партньорските авиолинии, с които тя споделя кода, могат да подадат съвместно заявление за необходимото разрешително. Авиокомпанията, която предлага услугата за продажба на обществеността, се нуждае от базово разрешително за икономическа дейност от ДТ за всеки вид услуга (редовна или чартърна), която предстои да се продава под нейния код. По същия начин авиокомпанията, която експлоатира въздухоплавателното средство, се нуждае от базово разрешително за икономическа дейност от ДТ: във връзка с чартърни полети, разрешително за предоставяне на капацитет на другата авиокомпания да предлага услугата ѝ за продажба, а за чартърни или редовни полети, разрешително за капацитета, който самата тя възнамерява да предлага за продажба. Опериращата авиокомпания също се нуждае от декларация разрешително да постави кода на партньора си на тези полети. Опериращата авиокомпания може да поиска безсрочна всеобхватна декларация разрешително по отношение на договореността ѝ за споделяне на код, посочваща конкретните пазари, във връзка с които се иска разрешителното за ползване на споделяния код. Допълнителни пазари могат да се добавят чрез 30-дневно предизвестие до ДТ. Декларацията разрешително за ползване на споделен код се издава за всяка авиокомпания поотделно и за всяко чуждестранно партньорство за споделен код се изисква собствено разрешително и, ако е необходимо, проверка от авиокомпанията на САЩ по отношение на безопасността му, съгласно инструкциите, публикувани от ДТ.
26. Ако в съответствие с параграф 9 от член 10 авиокомпания на Общността желае да предостави цяло въздухоплавателно средство с екипаж на авиокомпания на САЩ за експлоатация под кода на авиокомпания на САЩ, авиокомпанията на Общността по подобен начин следва да се съобщи с разрешително за извършване на чартърни полети от ДТ, както и с декларация разрешително. Делегацията на САЩ изтъкна увереността си, че на практика всички авиокомпания на Общността, които понастоящем извършват редовни услуги до САЩ, имат и разрешително от ДТ за извършване на чартърни полети по целия свят. Следователно от гледна точка на лицензирането за икономически цели, за да могат да предоставят на американска авиокомпания цяло въздухоплавателно средство с екипаж, те следва да се съобщи само с декларация разрешително. Делегацията на САЩ освен това изтъкна, че не очаква заявленията на други авиокомпания на Общността за получаване на разрешително за чартърни полети да породят никакви затруднения.
27. Издаването на декларация заявление, независимо дали е за споделен код или за предоставяне на цяло въздухоплавателно средство с екипаж, изисква заключение от страна на Департамента на транспорта, че предложените дейности са в обществен интерес. За да улесни вземането на това решение, Департаментът на транспорта установява дали предложените услуги попадат в обхвата на приложими спогодби в областта на въздушните услуги. Включването на правата в споразумение също установява наличието на реципрочност.
28. По отношение както на споделянето на код, така и на предоставянето на цяло въздухоплавателно средство с екипаж по параграфи 7 и 9 от член 10, анализът от гледна точка на обществен интерес основно цели да установи дали:
- американската авиокомпания е извършила проверка за безопасност на чуждестранната авиокомпания;
 - страната, издаваща свидетелството за авиационен оператор на чуждестранния превозвач, е категория 1 по IASA;
 - страната на произход на чуждестранната авиокомпания работи с американски превозвачи на базата на значителна реципрочност;
 - одобрението би породило проблеми, свързани с конкуренцията.
29. По отношение на предоставянето на въздухоплавателно средство с екипаж анализът на обществен интерес следва допълнително да установи дали:
- договорът за лизинг предвижда, че превозвачът лизингодател запазва експлоатационния контрол;
 - органът на лизингодателя, който издава свидетелствата за авиационен оператор, запазва отговорността по отношение на регулативния контрол;
 - одобрението на лизинга не предоставя неуместно преимущество на която и да е страна по трудов спор, при който в резултат от спора е налице неспособност да се обслужва трафика на даден пазар.

30. Декларация разрешително за предоставянето на цяло въздухоплавателно средство с екипаж се издава, най-малкото първоначално, за ограничен срок (напр. шест до девет месеца) или при изключителни обстоятелства, което е в съответствие с подхода, прилаган в Европейския съюз.
31. В отговор на загриженост, изтъкната от делегацията на ЕС относно правото на Департамента на транспорта да прави преценка на базата на съображението за „обществен интерес“, американската делегация изтъкна, че в контекста на взаимоотношенията по споразуменията тип „Открито небе“ Департаментът е установил, че договореностите за споделен код са в интерес на обществото и системно издава декларации разрешително с минимално процедурно забавяне. Американската делегация посочи, че във връзка със споделянето на код и предоставянето на въздухоплавателни средства с екипаж само когато става дума за авиокомпания на страните, Департаментът на транспорта, освен ако не се натъкне на нетипични обстоятелства като например свързани с националната сигурност, безопасност или престъпност, обосновава анализа си за обществения интерес на гореописаните елементи. Освен това в случай, че съществуват такива нетипични обстоятелства, САЩ своевременно информират другата страна за това.
32. В отговор на въпрос от американската делегация делегацията на ЕС потвърди, че по силата на действащото законодателство в ЕС (Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г.) въздухоплавателни средства, използвани от авиокомпания на Общността, трябва да бъдат регистрирани в Общността. Въпреки това държава-членка може да предостави правото на дерогация от това изискване в случай на договорености за краткосрочен лизинг, предназначени да задоволят временни нужди, или при изключителни обстоятелства. Авиокомпания на Общността, която е страна по подобна договореност, трябва да получи предварителното одобрение от съответния лицензионен орган и държава-членка не може да одобри споразумение, предоставящо въздухоплавателно средство с екипаж, на авиокомпания, на която е издала оперативен лиценз, освен когато са спазени стандартите за безопасност, равняващи се на тези, налагани по линия на общностното, или ако е уместно, националното право.
33. И двете делегации признаха, че неиздаването на разрешително на авиокомпания за упражняване на правата, делегирани от Споразумението, или неоснователно забавяне на издаването на такова разрешително може да засегне възможността на авиокомпанията да се конкурира на справедливи и равни начала. Ако която и да е от страните е убедена, че нейните авиокомпания не получават разрешителното за икономическа експлоатация, което имат правото да получат по това споразумение, тя може да отнесе въпроса до Съвместния комитет.
34. По отношение на параграф 4 от член 14 делегацията на ЕС припомни, че в съответствие с неговия член 295, Договорът за създаване на Европейската общност не оказва по никакъв начин влияние върху правните норми на държавите-членки, отнасящи се до системата на собственост върху имущество. В отговор американската делегация изтъкна своето виждане, че ако дадена авиокомпания е държавна собственост, това може да повлияе неблагоприятно върху справедливите и равни възможности на авиокомпанията да се конкурират при извършването на международен въздушен превоз съгласно настоящото споразумение.
35. По отношение на член 15 делегациите споделиха колко е важно да е налице международен консенсус по отношение на въпросите на околната среда, свързани с въздухоплаването, в рамките на Международната организация за гражданска авиация (ICAO). В тази връзка те подчертаха значимостта на единодушното споразумение, постигнато на 35-ата Асамблея на ICAO, относно шума от въздухоплавателните средства и емисиите от двигателите им (Резолюция А35-5). И двете страни са решени да зачитат тази резолюция в пълния ѝ вид. В съответствие с тази резолюция и двете страни са решени да прилагат принципа на „балансиран подход“ към предприеманите от тях мерки във връзка с управление на въздействието на шума от въздухоплавателните средства (включително ограничения върху достъпа на въздухоплавателни средства до летища в определени моменти), както и да гарантират, че таксите за емисиите от двигателите на въздухоплавателните средства на летищно ниво следва да се базират на разходите за смекчаване на екологичното въздействие на тези емисии от двигатели на въздухоплавателни средства, които са идентифицирани правилно и отнесени пряко към въздушния превоз. Двете страни също така отбелязаха, че когато са налице приложими правни задължения, независимо дали те са на международно, регионално или местно ниво, те също следва да се спазват напълно; за САЩ датата на влизане в сила бе 5 октомври 2001 г., а за Европейската общност датата на влизане в сила бе 28 март 2002 г.

36. Делегациите освен това изтъкнаха разпоредбите за промяната в климата, енергията и устойчивото развитие, съдържащи се в „Комюникето от Гленигълс“ на страните от Г-8 през 2005 г., както и рамката за сътрудничество по въпросите на управлението на въздушния трафик в Меморандума за разбирателство, подписан от Федералната администрация за въздухоплаване на САЩ и Комисията на 18 юли 2006 г. Делегациите отбелязаха намерението на отговорните органи на САЩ и ЕС да увеличат техническото сътрудничество, включително в областите на научните изследвания на климата и технологичното развитие, които да повишат безопасността, оптимизират консумацията на гориво и намалят емисиите от въздушния превоз. Отчитайки съответните си позиции по въпроса за търгуването с емисии в контекста на международното въздухоплаване, двете делегации отбелязаха, че САЩ и Европейският съюз възнамеряват да работят в рамките на Международната организация за гражданска авиация.
37. По отношение на състава на Съвместния комитет делегацията на САЩ изтъкна, че САЩ възнамерява да осигури представителство на различни агенции под председателството на Държавния департамент. Делегацията на ЕС отбеляза, че ЕС ще се представлява от Европейската общност и нейните държави-членки. Двете делегации също изтъкнаха, че участието на заинтересованите лица ще бъде важен елемент на процедурата, следвана от Съвместния комитет, и че следователно техните представители ще бъдат поканени като наблюдатели, с изключение на случаите, когато едната или и двете страни решат друго.
38. По отношение на член 18 делегациите потвърдиха намерението си да проведат предварително заседание на Съвместния комитет не по-късно от 60 дни след датата на подписване на настоящото споразумение.
39. Делегациите потвърдиха разбирането си, че практики като изискването за първи отказ, процентно разпределение на трафика, такса за невъзражение или всякакво друго ограничение по отношение на капацитета, честотата или трафика са в противоречие със Споразумението.
40. Делегацията на ЕС посочи, че и двете страни следва да разбират възможно най-ясно степента, до която представители на Департамента на транспорта на САЩ и Европейската комисия могат да обменят информация по въпросите на конкуренцията, засегнати в приложение 2 към Споразумението в съответствие с техните закони, подзаконовни актове и практики, по-специално относно данните и перспективите по въпроси, свързани с процедури, които тези органи обмислят активно.
41. Американската делегация посочи, че процедурите, описани в приложение 2 към Споразумението, са съдебни решения, взети в съответствие с американското право, които подлежат на законови, регулаторни и съдебни ограничения, с цел да се гарантира, че решението на агенцията се основава само на информацията, намираща се в протокола на процедурата, включително обществена информация, която по преценка на Департамента на транспорта може да се извества официално, която страните са имали възможност да коментират преди агенцията да вземе окончателното си решение.
42. Американската делегация поясни, че тези ограничения не изключват възможността представители, които консултират лицата от Департамента на транспорта, вземащи решение по отношение на активна процедура, да обсъждат с представители на Комисията такива въпроси, като: 1. състоянието на конкуренцията на който и да е пазар в светлината на данни, които нямат поверителен характер; 2. въздействието на съществуващи алианси или други съвместни инициативи и резултатите от налагани преди условия или други ограничения с оглед разрешаване на въпроси, свързани с конкуренцията; 3. общите подходи към анализа или методологията, използвани по отношение на конкуренцията; 4. случаите, разглеждани в миналото, включително протоколите и решенията; 5. вещно-правните норми, както и политиките и процедурите, прилагани в отделните случаи; 6. въпросите, които могат да възникнат във връзка с потенциални случаи, които още не се разглеждат, стига представителите на Департамента на транспорта да не „предрешават“ фактите или резултатите от подобни случаи; и 7. в процедури в ход, какви въпроси вече са повдигнати от страните и какви неповерителни доказателства са предоставени за вписване в протокола, отново от гледна точка на потенциалното предрешаване на фактите и изхода на процедурата.

43. Съществуват две основни процедурни ограничения във връзка с обсъждането на текущите случаи. Първото се отнася предимно до информацията, предоставена от Комисията на Департамента на транспорта: решението на Департамента не може да се базира на веществена информация или мотив, които не са достояние на всички страни за официален коментар преди вземане на окончателното решение. Ако подобна информация бъде получена, тя не може да се вземе под внимание при вземане на решението освен ако не бъде направена достъпна. Второто ограничение включва информация, постъпваща от, а не към Департамента на транспорта: агенцията не може да демонстрира или да изглежда да демонстрира „предупреждение“ по въпросите — тоест, да формулира заключение преди да е изготвен протоколът по случая и да е публично оповестено окончателното решение. Това ограничение се отнася за Департамента на транспорта във всякакъв контекст, независимо дали става въпрос за обсъждания с ЕС или с всякакъв друг орган, който не представлява легитимна част от вътрешния процес на вземане на решения на американското правителство, независимо дали е заинтересована страна или не. Департаментът на транспорта възнамерява незабавно да уведоми представителите на Комисията, ако прецени, че при обсъждането на конкретен въпрос са взети под внимание становища, непочиващи на обективни факти или информация, допринасяща за вземането на решение, така че представителите да могат да решат как да процедурат.
44. Делегацията на ЕС поиска потвърждение от американската делегация, че законово регламентираният критерий за „обществен интерес“ не се използва в контекста на американския режим за конкуренцията, за да предоставя привилегия на интересите на отделни американски авиокомпани пред тези на други авиокомпани, били те американски или чуждестранни. Американската делегация отвърна, че този критерий и стандартите по отношение на конкуренцията, които Департаментът на транспорта е длъжен да прилага към своите решения, са предназначени и използвани за защита на конкуренцията на пазарите като цяло, а не на отделни конкуриращи се авиокомпани. Друго съображение, изтъкнато от американската делегация бе, че съгласно правото, регламентиращо международното въздухоплаване, терминът „обществен интерес“ включва равни възможности на американските и чуждестранни авиокомпани в условия на максимална конкуренция. Освен това критерият за обществен интерес в законите, регламентиращи одобрението от страна на Департамента на транспорта на спогодбите между превозвачите и освобождаване от антитръстовите разпоредби на тези спогодби, не представлява „изключение“ от анализа на конкуренцията, който агенцията е длъжна да извърши, а по-скоро допълнително изискване, което трябва да се спазва, преди Департаментът на транспорта да може да предостави освобождаване от антитръстовите разпоредби. Накрая американската делегация подчерта, че във всички решения, които взима, Департаментът на транспорта е длъжен да се води от националното право и международните задължения, включително спогодбите в областта на гражданското въздухоплаване, които поставят стандартното изискване към всички страни да осигуряват „справедлива и равна възможност за конкуренция“ на авиокомпаниите на другите страни.
45. В контекста на това обсъждане и двете делегации потвърдиха, че съответните им режими за конкуренцията се прилагат по начин, гарантиращ на всички авиокомпани на страните справедлива и равна възможност да се конкурират, и съблюдават общия принцип за защита и насърчаване на конкуренцията на пазарите като цяло, независимо от възможните противоположни интереси на отделните конкуриращи се авиокомпани.
46. Във връзка с процедурите на Европейската комисия делегацията на ЕС поясни, че основното ограничение, което не позволява на Европейската комисия да встъпва в активно сътрудничество с чуждестранни правителствени агенции, е резултат от ограниченията спрямо възможността ѝ да предоставя поверителна информация. Информация, която е придобита от Комисията и органите на държавите-членки в хода на разследване и е от вид, представляващ професионална тайна, се третира съгласно член 287 от Договора за създаване на Европейската общност и член 28 от Регламент (ЕО) № 1/2003. По същество това се отнася за информация, която не е обществено достояние и която може да бъде намерена в хода на разследване, предоставена в отговор на искане за информация или нарочно съобщена на Комисията. Тази информация също така включва бизнес или търговска тайна. Такава информация не може да се разкрива на агенция на трета страна, с изключение на изричното съгласие на заинтересования орган. Следователно ако предоставянето от страна на Комисията на поверителна информация на чуждестранна/и агенция/и се счита за целесъобразно и желателно, трябва да се получи съгласието на източника на тази информация посредством отказ от претенции.
47. Информация, която е свързана с провеждането на разследване или с възможното провеждане на разследване, не подлежи на гореспоменатите разпоредби. Такава информация включва факта, че е в ход разследване, общата тематика на разследването, самоличността на предприятието/ята, обект на разследването (въпреки че в някои случаи такива сведения също могат да бъдат защитена информация), названието на сектора, в който се предприема разследването, и мерките, които се предлагат да бъдат предприети в хода на разследването. По принцип тази информация остава поверителна, за да се осигури подходящ режим на работа по разследването. Въпреки това тя може да бъде съобщена на Департамента на транспорта, тъй като той е задължен да запазва поверителността на информацията съгласно предписанията на член 5 от приложение 2 към настоящото споразумение.

48. В отговор на въпрос от делегацията на ЕС американската делегация потвърди, че компетентните американски органи ще разгледат по справедлив и експедитивен начин пълните заявления за освобождаване от антиitrustовите разпоредби, съдържащи се в спозумението за търговско сътрудничество, включително и в ревизираните спогодби. Американската делегация освен това потвърди, че по отношение на авиокомпаниите на Общността, споразумението за въздушен превоз между САЩ и ЕС, което се прилага съгласно член 25 или е в сила съгласно член 26, удовлетворява изискването на Департамента на транспорта, съгласно което, за да бъде разгледано такова заявление от чуждестранни авиокомпаниите за освобождаване от антиitrustови разпоредби или за да може такова освобождаване да продължи действието си, трябва да съществува споразумение тип „Открито небе“ между САЩ и държавата/ите на произход на кандидатстващата/ите чуждестранна/и авиокомпания/и. Горепосоченото уверение не се отнася до кандидати от Ирландия, докато не изтече срока на действие на раздел 4 от приложение 1.
49. В отговор на въпрос от делегацията на ЕС американската делегация заяви, че всичките нормативни разпоредби на Департамента на транспорта, отнасящи се до компютърните резервационни системи („KRC“ или „системи“), са приключили действието си на 31 юли 2004 г. Департаментът на транспорта обаче си запазва правото да забранява използването на несправедливи и измамни практики и несправедливи методи на конкуренция в областта, отнасяща се до авиокомпаниите и разпределението им, и Департаментът на транспорта може да използва това право, за да отстранява отявлени, вредящи на конкуренцията практики посредством система, която прилага в маркетинга на услугите на авиокомпаниите. В допълнение Департаментът на правосъдието и Федералната комисия за търговия са компетентни да разглеждат оплаквания за нарушение на антиitrustовите закони от страна на дадена система.
50. По отношение на член 25 делегацията на ЕС поясни, че в някои държави-членки временното приложение трябва първо да бъде одобрено от техните парламенти в съответствие с техните конституционни изисквания.
51. И двете делегации потвърдиха, че ако едната от страните реши да преустанови временното приложение на споразумението в съответствие с член 25, параграф 2, договореностите, описани в раздел 4 от приложение 1 към споразумението могат да продължат да се прилагат със съгласието на страните.
52. По отношение на член 26 делегацията на ЕС поясни, че в някои държави-членки посочените в този член процедури включват ратификация.
53. В отговор на въпрос от американската делегация относно ограниченията, породени от остатъчни елементи от двустранни спогодби за въздушни услуги между държави-членки, делегацията на ЕС потвърди, че всякакви такива ограничения, засягащи възможността на авиокомпаниите на САЩ и на Общността да упражняват права, предоставени им от настоящото споразумение, спират да се прилагат.
54. Двете делегации подчертаха, че нищо в настоящото споразумение не засяга по никакъв начин съответните им правни позиции и линия на поведение относно различни екологични въпроси, свързани с въздухоплаването.
55. Двете делегации отбелязаха, че нито една от страните няма да цитира Споразумението или която и да е негова част като база за противопоставяне на разглежданите в рамките на Международната организация за гражданска авиация алтернативни политики по въпроси, попадащи в приложното поле на настоящото споразумение.
56. Всякакви споразумения за въздушни услуги между САЩ и държава-членка, чиято приложимост не е сигурна към момента на подписването на настоящото споразумение, не са изброени в раздел 1, приложение 1 от Споразумението. Въпреки това делегациите имат намерението настоящото споразумение да бъде временно прилагано от САЩ и тази държава-членка или тези държави-членки, в съответствие с разпоредбите на член 25 от Споразумението.

*За делегацията на Европейската
общност и нейните държави-членки*

Daniel CALLEJA

*За делегацията на
Съединените американски щати*

John BYERLY

Писмена декларация, която Председателството представя на САЩ, когато се подписва от името на ЕО и нейните държави-членки

До влизането на настоящата спогодба в сила държавите-членки я прилагат временно, по добросъвестен начин и в съответствие с разпоредбите на действащото национално законодателство.
