

Den Europæiske Unions Tidende

L 134

Dansk udgave

Retsforskrifter

50. årgang
25. maj 2007

Indhold	II	<i>Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk</i>	
		AFGØRELSER OG BESLUTNINGER	
		Rådet	
		2007/339/EF:	
	★	Afgørelse truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstats regerings, forsamlet i Rådet, den 25. april 2007 om undertegnelse og midlertidig anvendelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side	1
		Lufttransportaftale	4

II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

RÅDET

AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS
MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET

den 25. april 2007

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab
og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side

(2007/339/EF)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE
FOR MEDLEMSSTATERNES REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION, HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med arti-
kel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne forhandlet om en lufttransportaftale med Amerikas Forenede Stater (i det følgende benævnt »aftalen«) i overensstemmelse med Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger.
- (2) Aftalen blev paraferet den 2. marts 2007.
- (3) Den aftale, som Kommissionen har forhandlet om, bør undertegnes og anvendes midlertidigt af Fællesskabet og medlemsstaterne med forbehold af senere indgåelse.
- (4) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan den midlertidige anvendelse af aftalen i givet fald bringes til ophør, og hvordan rettighederne i henhold til aftalens artikel 21, stk. 3, suspenderes. Det er også nødvendigt at

fastlægge en procedure for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til aftalens artikel 18, og i voldgiftsproceduren i henhold til aftalens artikel 19, samt i forbindelse med gennemførelsen af visse af aftalens bestemmelser, herunder bestemmelserne vedrørende flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, udstedelse og tilbagekaldelse af trafikrettigheder og statsstøtte —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Undertegnelse og midlertidig anvendelse

1. Undertegnelsen af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side (i det følgende benævnt »aftalen«), godkendes hermed på Fællesskabets vegne med forbehold af Rådets afgørelse om indgåelse af aftalen. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.
2. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den eller de personer, der på Fællesskabets vegne er beføjet til at undertegne aftalen med forbehold af senere indgåelse.

3. Frem til aftalens ikrafttræden anvendes den midlertidigt af Fællesskabet og af medlemsstaterne i overensstemmelse med national lovgivning fra den 30. marts 2008. Dette vil blive bekræftet ved undertegnelsen af aftalen med Amerikas Forenede Stater.

4. En afgørelse om at ophøre med den midlertidige anvendelse af aftalen og meddele dette til Amerikas Forenede Stater i henhold til aftalens artikel 25, stk. 2, samt en afgørelse om at tilbagekalde en sådan meddelelse træffes enstemmigt af Rådet på vegne af Fællesskabet og medlemsstaterne i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i EF-traktaten.

Artikel 2

Suspendering af trafikrettigheder

1. Hvis der ikke er blevet indgået en aftale for næste fase inden 12 måneder efter påbegyndelsen af den gennemgang, der er omhandlet i aftalens artikel 21, stk. 3, kan enhver medlemsstat, inden for de følgende 15 dage, underrette Kommissionen om, hvilke trafikrettigheder med relation til den pågældende stats område, denne eventuelt måtte ønske at suspendere. Sådanne trafikrettigheder må ikke omfatte nogen af de rettigheder, der er nævnt i bilag I til aftalen.

2. På grundlag af de meddelelser, der modtages fra medlemsstaterne, opstiller Kommissionen en liste over trafikrettigheder, der skal suspenderes, og fremsender den til Rådet. Formanden for Rådet giver derefter på vegne af Fællesskabet og dets medlemsstater meddelelse til Amerikas Forenede Stater om suspension af trafikrettighederne på listen, jf. aftalens artikel 21, stk. 3. De berørte medlemsstater træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på suspendering af sådanne rettigheder fra den første dag i Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafiksæson, der begynder tidligst 12 måneder efter den dato, hvor der blev givet meddelelse om suspenderingen.

3. Uanset stk. 2 i denne artikel kan Rådet med enstemmighed og på forslag af Kommissionen beslutte ikke at give meddelelse om suspendering eller efterfølgende trække den tilbage.

Artikel 3

Det Fælles Udvalg

1. Fællesskabet og medlemsstaterne repræsenteres i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i medfør af aftalens artikel 18, af repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Fællesskabets og dets medlemsstaters holdning i Det Fælles Udvalg i spørgsmål, der er omfattet af aftalens artikel 14 og 20, eller spørgsmål, som ikke kræver vedtagelse af en beslutning med retsvirkning, vedtages af Kommissionen.

3. I forbindelse med andre beslutninger i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, vedtages Fællesskabets og dets medlemsstaters holdning af Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen.

4. I forbindelse med andre beslutninger i Det Fælles Udvalg om spørgsmål, der hører under medlemsstaternes kompetence, vedtages Fællesskabets og dets medlemsstaters holdning af Rådet, der træffer afgørelse med enstemmighed på forslag af Kommissionen eller medlemsstaterne.

5. Fællesskabets og medlemsstaternes holdning i Det Fælles Udvalg forelægges af Kommissionen, undtagen på områder, der udelukkende hører under medlemsstaternes kompetence; i så fald forelægges den af formanden for Rådet, eller, hvis Rådet træffer afgørelse herom, af Kommissionen.

Artikel 4

Voldgift

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i voldgiftssager i medfør af aftalens artikel 19.

2. Afgørelsen om at suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i henhold til aftalens artikel 19, stk. 7, træffes af Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Enhver anden passende foranstaltning i spørgsmål, der hører under Fællesskabets kompetence, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 19, besluttet af Kommissionen med bistand fra et særligt udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

Artikel 5

Meddelelse til Kommissionen

1. Medlemsstaterne giver straks meddelelse til Kommissionen om enhver afgørelse om at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke tilladelser til luftfartsselskaber i Amerikas Forenede Stater, som de har truffet i medfør af aftalens artikel 4 og 5.

2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 8.

3. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, som de fremsender eller modtager i medfør af aftalens artikel 9.

*Artikel 6***Statsstøtte**

1. Hvis en medlemsstat mener, at påtænkt eller faktisk støtte fra en statslig enhed på Amerikas Forenede Staters territorium vil have de negative virkninger på konkurrencesituationen, der er omhandlet i aftalens artikel 14, stk. 2, skal denne gøre Kommissionen opmærksom på situationen, som så kan tage kontakt til den pågældende statslige enhed eller anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, der er nedsat i medfør af aftalens artikel 18.

2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen, hvis de kontaktes af Amerikas Forenede Stater i medfør af aftalens artikel 14, stk. 3.

Udfærdiget i Luxembourg, den 25. april 2007.

På Rådets vegne
W. TIEFENSEE
Formand

LUFTRANSPORTAFTALE

AMERIKAS FORENEDE STATER (i det følgende benævnt »USA«), som den ene part,

og

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

KONGERIGET BELGIEN,

REPUBLIKKEN BULGARIEN,

REPUBLIKKEN CYPERN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

REPUBLIKKEN FINLAND,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN UNGARN,

IRLAND,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

MALTA,

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

RUMÆNIEN

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

KONGERIGET SPANIEN,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

der alle er parter i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og medlemmer af Den Europæiske Union (i det følgende benævnt »medlemsstaterne«),

og DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB, som den anden part,

SOM NÆRER ØNSKE OM at fremme et internationalt luftfartssystem baseret på markedskonkurrence mellem luftfartsselskaber med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentlige side,

SOM ØNSKER at lette udbygningen af mulighederne inden for international lufttransport, herunder ved at udvikle lufttransportnet, som imødekommer passagerers og befragteres ønske om gode lufttransportydelser

SOM ØNSKER at gøre det muligt for luftfartsselskaber at tilbyde rejsende og befragtere konkurrencedygtige priser og ydelser på åbne markeder,

SOM ØNSKER, at alle lufttransportindustriens sektorer, herunder også luftfartsselskabernes ansatte, nyder godt af en liberaliseret aftale,

SOM NÆRER ØNSKE OM at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse i international lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af lufttransport i ugunstig retning samt underminerer offentlighedens tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM NOTERER SIG konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago,

SOM ANERKENDER, at statsstøtte kan have en negativ virkning på konkurrencesituationen i luftfartssektoren og kan bringe denne aftales grundlæggende mål i fare,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM NOTERER SIG vigtigheden af forbrugerbeskyttelse, herunder den beskyttelse, som er fastsat i konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, udfærdiget den 28. maj 1999 i Montreal,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende aftaler for at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider af Atlanterhavet,

SOM ANERKENDER vigtigheden af at fremme deres luftfartsselskabers adgang til de globale kapitalmarkeder for at styrke konkurrenceevnen og fremme denne aftales mål,

SOM AGTER at blive et verdensforbillede for så vidt angår fremme af liberaliseringen inden for denne vigtige økonomiske sektor —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

3) »konventionen«: konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago; og som omfatter:

Artikel 1

Definitioner

Medmindre andet fremgår, forstås i denne aftale ved:

1) »aftale«: denne aftale, bilagene dertil og tillægget, med eventuelle ændringer

2) »lufttransport«: befordring af passagerer, bagage, fragt eller post i et luftfartøj, hver for sig eller kombineret, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje

a) alle ændringer, som er trådt i kraft i henhold til konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både USA og den eller de medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål,

og

b) alle bilag og ændringer hertil vedtaget i henhold til konventionens artikel 90, for så vidt et sådant bilag eller en sådan ændring på et givet tidspunkt er gældende for både USA og den eller de medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål

- 4) »fulde omkostninger«: omkostningerne ved at levere en ydelse plus et rimeligt tillæg til dækning af faste administrative omkostninger
- 5) »international lufttransport«: lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
- 6) »part«: enten USA eller Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater
- 7) »takst«: billetpris, fragtrate eller afgift for befordring af passagerer, bagage og/eller fragt (undtagen post) ad luftvejen, herunder overfladetransport i forbindelse med international lufttransport, hvis relevant, som opkræves af luftfartsselskaber og disses agenter, samt vilkårene for den pågældende billetpris, fragtrate eller afgift
- 8) »tekniske landinger«: landinger, som har andre formål end optagning og afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post, som befordres ad luftvejen
- 9) »territorium«: for USA dækker begrebet landområderne (kontinentet og øer), indre farvande og territorialfarvande underlagt USA's højhedsret eller jurisdiktion, og for Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater de landområder (kontinentet og øer), indre farvande og territorialfarvande, som traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse på og på de vilkår, der er fastlagt i traktaten og alle senere instrumenter; anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på, og heller ikke den fortsatte ikke-anvendelse på lufthavnen i Gibraltar af Det Europæiske Fællesskabs luftfartsforanstaltninger, der var gældende pr. 18. september 2006 mellem medlemsstaterne, i overensstemmelse med den ministererklæring vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev vedtaget den 18. september 2006 i Cordoba,
- og
- 10) »brugerafgift«: en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og ydelser i lufthavne og på lufthavnsområdet, luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og tjenester, herunder relaterede ydelser og faciliteter.

Artikel 2

Rimelig og lige adgang

Hver af parterne giver begge parter luftfartsselskaber rimelig og lige adgang til at konkurrere om at udbyde de internationale lufttransportydelser, der er omfattet af denne aftale.

Artikel 3

Tilståelse af rettigheder

1. Hver af parterne tilstår den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af international lufttransport:
- ret til at overflyve sit territorium uden landing
 - ret til at foretage teknisk landing på sit territorium
 - ret til at gennemføre international lufttransport mellem destinationer på følgende strækninger:
 - for USA's luftfartsselskaber: fra destinationer beliggende før USA, via USA og mellemliggende destinationer til alle destinationer i medlemsstaterne og videre; og for rene fragttjenester: mellem enhver medlemsstat og alle destinationer (herunder også i andre medlemsstater)
 - for Det Europæiske Fællesskabs og dets medlemsstaters luftfartsselskaber (herefter benævnt »Fællesskabets luftfartsselskaber«): fra destinationer beliggende før medlemsstaterne, via medlemsstaterne og mellemliggende destinationer til alle destinationer i USA og videre; for rene fragttjenester: mellem USA og alle destinationer; og for kombinerede tjenester: mellem alle destinationer i USA og alle destinationer i en hvilken som helst stat, der er medlem af det fælles europæiske luftfartsområde (i det følgende benævnt »ECAA«) fra datoen for undertegnelsen af denne aftale;
- og
- de rettigheder, som ellers er anført i denne aftale.
2. Et luftfartsselskab kan for alle flyvninger frit vælge at:
- gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
 - kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
 - betjene forudliggende, mellemliggende og efterfølgende destinationer samt destinationer på parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge
 - undlade landing på én eller flere destinationer
 - overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination

- f) betjene destinationer længere borte end destinationer på dets eget territorium uden at skifte fly eller ændre rutenummer og udbyde og annoncere disse ruter som gennemgående ruter over for offentligheden
- g) gøre ophold på enhver destination i eller uden for parternes territorium
- h) befordre transittrafik gennem den anden parts territorium,
og
- i) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse

uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden at miste nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale.

3. Bestemmelserne i stk. 1 finder anvendelse under forudsætning af, at

- a) befordringen (undtaget rene fragttjenester) for amerikanske luftfartsselskabers vedkommende, udgør en del af en rute, der betjener USA,
og
- b) befordringen for Fællesskabets luftfartsselskabers vedkommende (undtaget i) rene fragttjenester og ii) kombinerede tjenester mellem USA og ethvert medlem af ECAA fra datoen for undertegnelse af denne aftale) udgør en del af en rute, der betjener en medlemsstat.

4. Hver af parterne tillader ethvert luftfartsselskab at fastsætte frekvens og kapacitet af den internationale lufttransport, som det udbyder på grundlag af kommercielle markedsovervejelser. I overensstemmelse med denne ret foretager ingen af parterne ensidigt begrænsning af trafikmængde, frekvens eller regelmæssighed af den rute, eller den eller de typer af luftfartøjer, som anvendes af den anden parts luftfartsselskaber til driften, ej heller kræver parterne aflevering af ruteplaner, programmer for charterflyvning eller driftsplaner for den anden parts luftfartsselskaber, undtaget for så vidt det måtte være krævet af toldmæssige, tekniske, driftsmæssige eller miljømæssige årsager (i overensstemmelse med artikel 15), på ensartede vilkår, som er i overensstemmelse med konventionens artikel 15.

5. Ethvert luftfartsselskab kan deltage i den internationale lufttransport, uden at der gælder nogen begrænsning for så vidt angår ændring på noget tidspunkt af antallet og typen af anvendte luftfartøjer, forudsat, a) at befordringen (undtaget rene fragttjenester) for amerikanske luftfartsselskabers vedkommende udgør en del af en rute, der betjener USA, og b) at befordringen for Fællesskabets luftfartsselskabers vedkommende (undtaget i) rene fragttjenester og ii) kombinerede tjenester mellem USA og ethvert medlem af ECAA fra datoen for undertegnelse af denne aftale) udgør en del af en rute, der betjener en medlemsstat.

6. Intet i denne aftale skal anses for at tilstå:

- a) amerikanske luftfartsselskaber retten til på en medlemsstats territorium at optage passagerer, bagage, fragt eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den pågældende medlemsstats territorium
- b) Fællesskabets luftfartsselskaber retten til på USA's territorium at optage passagerer, bagage, fragt eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på USA's territorium.

7. Fællesskabets luftfartsselskabers adgang til transportydelsen, der indkøbes af USA's regering, er omfattet af bilag 3.

Artikel 4

Bemyndigelse

Når en parts luftfartsselskaber forelægger korrekt udformede anmodninger om driftstilladelser og tekniske godkendelser, udsteder den anden part med mindst muligt tidsforbrug til procedurer passende tilladelser og godkendelser, forudsat at:

- a) for et amerikansk luftfartsselskab: en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af selskabet indehaves af USA, amerikanske statsborgere eller begge dele, og selskabet er godkendt som et amerikansk luftfartsselskab og har sit hovedforretningssted på amerikansk område
- b) for et af Fællesskabets luftfartsselskaber: en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af selskabet indehaves af en eller flere medlemsstater, statsborgere i en eller flere medlemsstater eller begge dele, og selskabet er godkendt som et luftfartsselskab i Fællesskabet og har sit hovedforretningssted på Det Europæiske Fællesskabs område
- c) luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som er fastsat i den udstedende parts love og forskrifter, som normalt anvendes af denne i forbindelse med udstedelse af tilladelser og godkendelser vedrørende international lufttransport,
og
- d) bestemmelserne i artikel 8 (flyvesikkerhed) og artikel 9 (sikkerhedsbeskyttelse) opretholdes og administreres korrekt.

*Artikel 5***Tilbagekaldelse af bemyndigelse**

1. Hver af parterne kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelser eller tekniske godkendelser, eller på anden vis suspendere eller begrænse driften af et af den anden parts luftfartsselskaber, hvis:

- a) for et amerikansk luftfartsselskab: en væsentlig andel ikke ejes og den faktiske kontrol af selskabet ikke indehaves af USA, amerikanske statsborgere eller begge dele, eller selskabet ikke er godkendt som et amerikansk luftfartsselskab og ikke har sit hovedforretningssted på amerikansk område
- b) for et af Fællesskabets luftfartsselskaber: en væsentlig andel ikke ejes og den faktiske kontrol af selskabet ikke indehaves af en eller flere medlemsstater, statsborgere i en eller flere medlemsstater eller begge dele, og selskabet ikke er godkendt som et luftfartsselskab i Fællesskabet og ikke har sit hovedforretningssted på Det Europæiske Fællesskabs område
- c) det pågældende luftfartsselskab ikke har overholdt de love og forskrifter, der er henvist til i aftalens artikel 7 (anvendelse af lovgivning).

2. Medmindre umiddelbar indgriben er nødvendig for at forhindre yderligere overtrædelse af bestemmelsen i stk. 1, litra c), udøves de rettigheder, der er fastsat i denne artikel, kun efter forudgående konsultation med den anden part.

3. Denne artikel begrænser ikke en parts ret til at nægte, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse af en eller flere af den anden parts luftfartsselskaber i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 8 (flyvesikkerhed) eller artikel 9 (beskyttelse af luftfartens sikkerhed).

*Artikel 6***Yderligere spørgsmål vedrørende ejerskab, investering og kontrol**

Uanset alle andre bestemmelser i denne aftale gennemfører parterne bestemmelserne i bilag 4 i afgørelser i henhold til deres respektive love og forskrifter vedrørende ejerskab, investering og kontrol.

*Artikel 7***Anvendelse af lovgivning**

1. En parts love og forskrifter vedrørende ankomst til og afgang fra dens territorium for luftfartøjer i international lufttransport eller vedrørende drift og navigation af sådanne

luftfartøjer på dens territorium finder anvendelse på luftfartøjer, som bruges af den anden parts luftfartsselskaber, og skal overholdes af luftfartøjerne ved ankomst til, ophold på og afgang fra den første parts territorium.

2. En parts love og forskrifter vedrørende adgang til eller afgang fra dens territorium for et luftfartøjs passagerer, besætninger og fragt (herunder bestemmelser vedrørende indrejse, klaring, pas, told og karantæne samt bestemmelser for post) skal efterkommes af den anden parts luftfartsselskaber af eller på vegne af dets passagerer, besætninger og fragt ved ankomst til, ophold på eller afgang fra den første parts territorium.

*Artikel 8***Flyvesikkerhed (Safety)**

1. I forbindelse med den lufttransport, som er omfattet af denne aftale, skal parternes ansvarlige myndigheder anerkende gyldigheden af luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og tilladelser udstedt eller godkendt af den anden parts myndighed og stadig i kraft, forudsat at kravene til sådanne beviser og tilladelser mindst svarer til de gældende minimumsnormer ifølge konventionen. En parts ansvarlige myndigheder kan dog i forbindelse med flyvninger over denne parts eget territorium nægte at anerkende duelighedsbeviser og tilladelser for egne statsborgere, som er udstedt eller godkendt af den anden parts myndigheder.

2. En parts ansvarlige myndigheder kan anmode om konsultationer med andre ansvarlige myndigheder vedrørende de sikkerhedsstandarder, der anvendes af de pågældende myndigheder i forbindelse med luftfartsfaciliteter, luftfartøjsbesætninger, luftfartøjer og driften af de luftfartsselskaber, der er underlagt de pågældende myndigheds kontrol. Sådanne konsultationer finder sted inden 45 dage fra anmodningen herom, medmindre andet aftales. Hvis de myndigheder, som har anmodet om konsultationerne, efter sådanne konsultationer finder, at de adspurgte myndigheder ikke på effektiv vis opretholder og administrerer sikkerhedsnormer og -krav på disse områder, som mindst svarer til de gældende minimumsnormer ifølge konventionen, underretter de førstnævnte myndigheder den anden parts myndigheder om disse konstateringer samt de skridt, som anses for nødvendige for at opfylde minimumsnormerne. Den anden parts myndigheder skal derefter iværksætte passende korrigerende foranstaltninger. De ansvarlige myndigheder, som har fremsat anmodningen om korrigerende foranstaltninger, forbeholder sig ret til at nægte, tilbagekalde eller begrænse driftstilladelsen til eller den tekniske godkendelse af et eller flere luftfartsselskaber, som der føres tilsyn med af myndigheder, der ikke iværksætter passende korrigerende foranstaltninger inden for et rimeligt tidsrum, og til umiddelbart at skride ind over for sådanne luftfartsselskaber, hvis dette er væsentligt for at forhindre, at en fortsat manglende overholdelse af forpligtelsen til at opretholde og administrere de nævnte normer og krav medfører en umiddelbar trussel mod flyvesikkerheden.

3. Når der fremsendes anmodninger og meddelelser i medfør af denne artikel, fremsendes de samtidig til Europa-Kommissionen.

4. Intet i denne artikel forhindrer, at parternes ansvarlige myndigheder drøfter sikkerhedsspørgsmål, herunder rutinemæssig anvendelse af sikkerhedsnormer og -krav eller nødsituationer, som måtte opstå.

Artikel 9

Beskyttelse af luftfartens sikkerhed (Security)

1. Parterne bekræfter i overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret, at deres respektive forpligtelse over for den anden part til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod ulovlig forstyrrelse udgør en integreret del af denne aftale. Uden at begrænse deres generelle rettigheder og forpligtelser i henhold til international ret skal parterne især handle i overensstemmelse med følgende aftaler: konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, udfærdiget den 14. september 1963 i Tokyo, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, udfærdiget den 16. december 1970 i Haag, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, udfærdiget den 23. september 1971 i Montreal, samt protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, udfærdiget den 24. februar 1988 i Montreal.

2. Parterne tilstår efter anmodning hinanden al nødvendig bistand i forbindelse med enhver trussel mod den civile luftfarts sikkerhed, herunder for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg.

3. Parterne handler i deres gensidige relationer i overensstemmelse med de normer vedrørende luftfartssikkerhed, og den relevante anbefalede praksis, som er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart og indføjet som tillæg til konventionen. Parterne forlanger, at de, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret hos den pågældende part, eller de, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer, og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på deres territorium, og de, som driver lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

4. Hver af parterne sikrer, at passende forholdsregler finder effektiv anvendelse inden for deres territorium med henblik på at beskytte luftfartøjer og til at undersøge deres passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt og luftfartøjsforråd forud for samt under ombordstigning eller lastning, og at disse forholdsregler tilpasses til at imødegå de øgede risici for den civile luftfarts sikkerhed. Hver af parterne er enig i, at de af den anden part

fastlagte bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed for udflyvning fra eller ophold på dennes territorium skal overholdes. Hver af parterne skal velvilligt overveje enhver anmodning fra den anden part om særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødegåelse af en særskilt trussel.

5. Parterne kan under fuld hensyntagen til og med gensidig respekt for hinandens højhedsret vedtage sikkerhedsforanstaltninger for adgangen til deres respektive territorier. Hvis det er muligt, skal en part i denne forbindelse tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som allerede anvendes af den anden part, og eventuelle synspunkter, som fremføres af den anden part. Parterne anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som anses for at udgøre en trussel mod dens sikkerhed.

6. Parterne kan iværksætte nødforanstaltninger, herunder ændringer, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel. Sådanne foranstaltninger meddeles umiddelbart den anden parts ansvarlige myndigheder.

7. Parterne understreger vigtigheden af at arbejde frem mod forenelig praksis og normer med sigte på at øge lufttransportens sikkerheden og mindske forskellene mellem deres love og forskrifter. Med dette mål for øje vil parterne fuldt udnytte og udvikle eksisterende kanaler til drøftelser af nuværende og foreslåede sikkerhedsforanstaltninger. Parterne forventer, at drøftelserne bl.a. andet vil dreje sig om nye sikkerhedsforanstaltninger, der foreslås eller overvejes af en af parterne, herunder en nyovervejelse af sikkerhedsforanstaltninger, som skyldes ændrede omstændigheder, foranstaltninger, som en af parterne foreslår for at imødekomme den anden parts sikkerhedskrav, mulighederne for en hurtigere tilpasning af normer i forbindelse med luftfartssikkerhedsforanstaltninger, og hvorvidt én parts krav er forenelige med den anden parts lovgivning. Sådanne drøftelser bør medvirke til at fremme tidlig underretning om og forudgående drøftelse af nye sikkerhedsinitiativer og -krav.

8. Uden at foregribe et behov for umiddelbar indgriben for at beskytte transportsikkerheden bekræfter parterne, at de ved overvejelser af sikkerhedsforanstaltninger vil evaluere eventuelle negative virkninger på international lufttransport, og — medmindre de er forhindret af lovgivning — tage hensyn hertil, når de beslutter, hvilke foranstaltninger der er nødvendige og hensigtsmæssige for at løse de pågældende sikkerhedsproblemer.

9. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer eller andre ulovlige handlinger mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, deres passagerer og besætning, lufthavn eller luftnavigationsanlæg, eller trussel herom, bistår parterne hinanden ved at lette udveksling af oplysninger samt andre passende forholdsregler med henblik på hurtig og sikker afslutning af en sådan hændelse eller trussel herom.

10. Hvor en part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget denne artikels bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed, kan denne parts ansvarlige myndigheder anmode om øjeblikkelige konsultationer med den anden parts ansvarlige myndigheder. Fremkommer der ikke en tilfredsstillende løsning inden 15 dage fra datoen for en sådan anmodning, er det tilstrækkelig grund til at nægte, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse af et eller flere af den pågældende parts luftfartsselskaber. Er der tale om en nødsituation, kan en part iværksætte forholdsregler, inden der er gået 15 dage.

11. Uafhængigt af lufthavnsinspektioner, som gennemføres for at fastslå, om der er overensstemmelse med de i stk. 3 omhandlede luftfartssikkerhedsnormer og -praksis, kan en part anmode den anden part om at samarbejde ved en vurdering af, hvorvidt specifikke sikkerhedsforanstaltninger hos den sidstnævnte part er i overensstemmelse med den anmodende parts krav. Parternes ansvarlige myndigheder forhåndskoordinerer de lufthavne, der skal vurderes, og datoerne for vurderingen samt fastlægger en procedure for bearbejdning af sådanne vurderingers resultater. Den anmodende part kan efter overvejelse af vurderingens resultater beslutte, at den anden part anvender sikkerhedsforanstaltninger af en tilsvarende standard på sit territorium, således at transitpassagerer, -bagage og/eller -fragt ikke behøver at blive screenet igen på den anmodende parts territorium. En sådan beslutning meddeles den anden part.

Artikel 10

Kommercielle muligheder

1. En parts luftfartsselskaber har ret til at etablere repræsentationer på den anden parts territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelser og varetage de dertil knyttede aktiviteter.

2. Hver parts luftfartsselskaber har ret til (i overensstemmelse med den andens parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) at medtage og beskæftige personale på den anden parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af lufttransportydelser.

3. a) Hvert luftfartsselskab kan vælge mellem følgende rettigheder med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium, jf. dog litra b):

i) ret til selv at varetage sin groundhandling («egen-groundhandling»),

eller

ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der kan levere groundhandlingsydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter og opererer på markedet.

b) Rettighederne i litra a), nr. i) og ii), er kun underlagt specifikke begrænsninger med hensyn til plads- eller kapacitetsproblemer, der skyldes hensynet til en sikker drift af lufthavnen. I tilfælde, hvor sådanne begrænsninger udelukker egen-groundhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingsydelser, skal alle luftfartsselskaber have lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art. Priserne for sådanne ydelser må ikke overstige deres fulde omkostninger, herunder en rimelig fortjeneste på aktiver efter afskrivning.

4. Hver af parternes luftfartsselskaber må på den anden parts territorium sælge lufttransportydelser direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsganter eller andre mellemlid udpeget af luftfartsselskabet. Luftfartsselskaberne har ret til at sælge og enhver person skal frit kunne købe sådanne ydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta.

5. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle indtægter, som overstiger beløb, der udbetales lokalt, og overføre dem fra den anden parts territorium til hjemlandet eller, hvis det ikke strider mod generelt gældende love eller forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner og uden at være underkastet nogen afgifter, til den gældende vekselkurs for transaktioner og overførsel, der gælder på det tidspunkt, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang.

6. Hver af parternes luftfartsselskaber har ret til at betale lokalt påløbne omkostninger på den anden parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. Efter eget valg kan parternes luftfartsselskaber betale sådanne omkostninger på den anden parts territorium i frit omsættelig valuta i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.

7. I forbindelse med drift og udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan hver parts luftfartsselskaber frit indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. blokeret kapacitet og fælles rutenumre, med:

a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber

b) et eller flere tredjelandsluftfartsselskaber,

og

c) en udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land

under forudsætning af, at i) alle parter i sådanne aftaler har de fornødne bemyndigelser, og ii) samarbejdet opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på drift og udbud af international lufttransport.

8. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, i hver af parternes område eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne ordninger. Bilag 5 finder anvendelse på sådanne ordninger.

9. Hver parts luftfartsselskaber kan indgå aftaler om at stille luftfartøjer med besætning til rådighed for international lufttransport med:

a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber,

og

b) et eller flere tredjelandsluftfartsselskaber

under forudsætning af, at alle parter i sådanne aftaler har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne aftaler. Parterne kan ikke kræve af hverken den ene eller den anden parts luftfartsselskaber, som stiller luftfartøjer til rådighed, at de skal have trafikrettigheder i henhold til denne aftale til de ruter, som luftfartøjet skal benyttes til.

10. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragttjenesteydere i forbindelse med international lufttransport ret til uden begrænsninger at vælge landtransport af fragt til og fra destinationer på parternes territorium eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådant fragttjeneste skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Luftfartsselskaber kan vælge at udføre deres egen overfladetransport eller at indgå aftale herom med andre overfladetransportører, herunder overfladetransport, som udføres af andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af lufttransport af fragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Artikel 11

Told og afgifter

1. Luftfartøjer, som benyttes i international lufttransport af et af den anden parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, jordbaseret udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolie, teknisk forråd, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, er ved ankomsten på en parts territorium på et gensidigt grundlag og forudsat, at udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord på luftfartøjet, fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter og andre lignende afgifter, som a) opkræves af de nationale myndigheder eller Det Europæiske Fællesskab og b) ikke bygger på omkostningerne ved de leverede ydelser.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen ved en leveret ydelse, er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for skatter, told og afgifter, som er omhandlet i stk. 1:

a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en parts territorium, og taget om bord, inden for rimeligheds grænser, til brug om bord på en af den anden parts afrejsende luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor forrådet er leveret

b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer) indført til en parts territorium til servicering, vedligeholdelse eller reparation af et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport

c) beholdninger af brændstof, smøreolie og teknisk forråd indført til eller leveret på en parts territorium til brug i et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor beholdningerne eller forrådet er leveret,

og

d) tryksager, jf. parternes respektive toldregler, indført til eller leveret på en parts territorium og taget om bord til brug om bord på en af den anden parts afrejsende luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, også hvis de skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor de er leveret.

3. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.

4. Undtagelserne i medfør af denne artikels bestemmelser finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået ordninger med andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel på den anden parts territorium af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande, forudsat at disse andre luftfartsselskaber er indrømmet lignende undtagelser af den anden part.

5. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skat, told eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en strækning mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og påstigning er tilladt.

6. Hvis to eller flere medlemsstater for brændstof leveret til amerikanske luftfartsselskaber på disse medlemsstaters territorium påtænker at se bort fra dispensationen i artikel 14, litra b) i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003, skal Det Fælles Udvalg overveje sagen i overensstemmelse med artikel 18, stk. 4, litra e).

7. En part kan på sine luftfartsselskabers vegne anmode om bistand fra den anden part for at blive fritaget for told, skatter og afgifter opkrævet af statslige og lokale regeringer og myndigheder for de varer, der er anført i stk. 1 og 2, samt for afgifter i forbindelse med brændstofleverancer på de i denne artikel nævnte vilkår, undtagen den del af afgifterne, som bygger på omkostningerne ved at levere ydelsen. Som svar på en sådan anmodning underretter den anden part det relevante regeringskontor eller den relevante myndighed om den anmodende parts synspunkter og opfordrer til, at disse gives en velvillig overvejelse.

Artikel 12

Brugerafgifter

1. Brugerafgifter, som kan pålægges den anden parts luftfartsselskaber af parternes kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer, skal være passende, rimelige, ikke uretmæssigt diskriminerende og retfærdigt fordelt på de forskellige brugergrupper. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved ansættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på ansættelsestidspunktet.

2. Brugerafgifter, som pålægges den anden parts luftfartsselskaber, skal afspejle, men må ikke overstige, de fulde omkostninger, som påløber for de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer ved at stille passende faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet til rådighed samt luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester i lufthavnen eller lufthavnssystemet. Afgifterne kan omfatte et

rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves afgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi.

3. Parterne opmuntrer til konsultationer mellem deres respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og de luftfartsselskaber, som benytter tjenester og faciliteter. De opmuntrer også de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og luftfartsselskaberne til at udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt nyvurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 1 og 2. Hver af parterne opmuntrer sine kompetente afgiftsopkrævende myndigheder til at give brugere et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.

4. I forbindelse med bilæggelse af tvister i henhold til artikel 19 anses ingen af parterne for at have overtrådt en bestemmelse i denne artikel, medmindre a) parten undlader at foretage en nyvurdering af en afgift eller praksis, som den anden part har klaget over, inden for et rimeligt tidsrum, eller b) hvis parten efter en sådan nyvurdering ikke gør alt, hvad den kan, for at ændre en afgift eller praksis, som ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

Artikel 13

Takster

1. Takster for international lufttransport, der gennemføres i medfør af denne aftale, fastsættes frit og skal hverken godkendes af eller fremlægges for parterne.

2. Uanset stk. 1 gælder følgende:

a) Indførelse eller fortsættelse af en takst, som et amerikansk luftfartsselskab opkræver eller påtænker at opkræve for international lufttransport mellem en destination i én medlemsstat og en destination i en anden medlemsstat, skal være i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, i Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992, eller en efterfølgende forordning, som ikke er mere restriktiv.

b) I medfør af dette stykke giver parternes luftfartsselskaber efter anmodning umiddelbart parternes ansvarlige myndigheder adgang til oplysninger om tidligere, nuværende og foreslåede takster på en måde og i et format, som myndighederne kan acceptere.

Artikel 14

Statsstøtte

1. Parterne erkender, at statsstøtte kan have en negativ virkning på luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om at udbyde den internationale lufttransport, der er omfattet af denne aftale.

2. Hvis en part mener, at statsstøtte eller påtænkt statsstøtte fra den anden parts side til fordel for eller til dennes luftfartsselskaber har eller ville have en negativ virkning på den første parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere, kan denne fremsende sine observationer til den anden part. Herudover kan parten anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, jf. artikel 18, med henblik på at overveje spørgsmålet og reagere på passende vis, hvis bekymringerne viser sig at være legitime.

3. Hver af parterne kan tage kontakt til de ansvarlige statslige myndigheder på den anden parts territorium, herunder myndigheder på stats-, provins- eller lokalplan, hvis den mener, at subventioner eller støtte, som gives af disse myndigheder eller er under overvejelse, vil have den negative virkning på konkurrencemulighederne, der er omhandlet i stk. 2. Hvis en part beslutter at træde i direkte kontakt med myndighederne, underretter den straks den anden part herom ad de diplomatiske kanaler. Parten kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg.

4. Spørgsmål, som bringes op i medfør af denne artikel, kunne f.eks. være statslige enheders kapitalindsprøjtninger, krydssubsidier, tilskud, garantier, ejerskab samt skattelempelser og -fritagelser.

Artikel 15

Miljø

1. Parterne erkender, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik. Parterne er bevidste om, at omkostninger og fordele ved foranstaltninger til miljøbeskyttelse må afvejes nøje ved udviklingen af international luftfartspolitik.

2. Når en part overvejer forslag til miljøforanstaltninger, bør den evaluere, om der er negative virkninger for udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i denne aftale, og hvis sådanne foranstaltninger vedtages, bør parten foretage det fornødne for at afbøde eventuelle negative virkninger.

3. Når der indføres miljøforanstaltninger, skal de følge miljøstandarderne for luftfart, som er fastsat af den Organisation for International Civil Luftfart i bilag til konventionen, undtagen hvor der er givet underretning om forskelle. Parterne anvender miljøforanstaltninger, som påvirker luftfartsydelse omfattet af denne aftale, i overensstemmelse med artikel 2 og artikel 3, stk. 4.

4. Hvis en part mener, at et spørgsmål vedrørende miljøbeskyttelse på luftfartsområdet giver anledning til bekymring for så vidt angår anvendelse eller gennemførelse af denne aftale, kan den anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, jf. artikel 18, med henblik på at overveje spørgsmålet og reagere på passende vis, hvis bekymringerne viser sig at være legitime.

Artikel 16

Forbrugerbeskyttelse

Parterne bekræfter vigtigheden af at beskytte forbrugerne, og en part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte spørgsmål om forbrugerbeskyttelse, som den anmodende part anser for at være væsentlige.

Artikel 17

Edb-reservationssystemer

1. De, der handler med edb-reservationssystemer på én parts territorium, har ret til at medtage, opretholde og frit stille deres edb-reservationssystem til rådighed for rejsebureauer og rejseelskaber, hvis hovedaktivitet er distribution af rejseprodukter på den anden parts territorium, under forudsætning af at det eller de pågældende edb-reservationssystemer overholder alle den anden parts relevante forskrifter.

2. Ingen part kan på sit territorium pålægge eller tillade, at der pålægges den anden parts forhandlere af edb-reservationssystemer strengere krav med hensyn til præsentation (herunder parametrene for redigering og visning), drift, praksis, forhandling eller ejerskab end de krav, der gælder for partens egne forhandlere af edb-reservationssystemer.

3. En parts ejere/operatører af edb-reservationssystemer, som opfylder den anden parts relevante forskrifter og krav, skal have samme mulighed for at eje edb-reservationssystemer på den anden parts territorium, som partens egne ejere/operatører.

Artikel 18

Det Fælles Udvalg

1. Et fælles udvalg bestående af parternes repræsentanter mødes mindst én gang årligt for at gennemføre konsultationer om denne aftale og evaluere dens gennemførelse.

2. En part kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer i forbindelse med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. For så vidt angår artikel 20 og bilag 2, kan Det Fælles Udvalg dog kun overveje spørgsmål, som vedrører en af deltagernes vægring ved at gennemføre afgivne tilsagn og virkningen af konkurrencebeslutninger på anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal begynde på den tidligst mulige dato, men dog højst 60 dage fra modtagelsen af anmodningen, medmindre andet aftales.

3. Det Fælles Udvalg gennemgår senest ved sit første årlige møde og derefter, når det er hensigtsmæssigt, den overordnede gennemførelse af aftalen, herunder eventuelle virkninger af begrænsninger i luftfartsinfrastruktur for udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i artikel 3, virkningen af sikkerhedsforanstaltninger, som iværksættes i medfør af artikel 9, virkningen af konkurrencevilkårene, herunder på området edb-reservationssystemer, og eventuelle samfundsmæssige virkninger af aftalens gennemførelse.

4. Det Fælles Udvalg fremmer samarbejdet ved:

- a) at fremme informationsudveksling på ekspertniveau om nye lov- og forskriftstiltag og -udviklinger, herunder på områderne flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder slots) og forbrugerbeskyttelse
- b) at overveje de samfundsmæssige konsekvenser af aftalen, efterhånden som den gennemføres, og udarbejde passende reaktioner på legitime problemstillinger
- c) at overveje potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af aftalen
- d) at føre et register over sager vedrørende statsstøtte, som bringes op af den ene eller anden af parterne i Det Fælles Udvalg
- e) at træffe konsensusbeslutninger om alle sager, der vedrører anvendelsen af artikel 11, stk. 6.
- f) inden et år efter påbegyndelsen af den midlertidige anvendelse at udarbejde oplæg til forskriftsmæssig forståelse af luftfartsselskaberne med det formål at opnå gensidig anerkendelse af sådanne bestemmelser
- g) at udvikle en fælles forståelse af de kriterier, der anvendes af parterne, når de træffer beslutninger i spørgsmål vedrørende luftfartskontrol, i et omfang, der er foreneligt med kravene til fortrolighed
- h) hvor det er relevant, at fremme konsultationerne om lufttransportsspørgsmål, der behandles i internationale organisationer og inden for rammerne af forbindelserne med tredjelande, herunder overvejelser om, hvorvidt der skal vælges en fælles optræden
- i) ved konsensus at træffe de beslutninger, der er omhandlet i bilag 4, artikel 1, stk. 3, og artikel 2, stk. 3.

5. Parternes fælles mål er at skabe flest mulig fordele for brugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider af Atlanterhavet ved at udvide denne aftale til at omfatte tredjelande. Det Fælles Udvalg skal derfor arbejde på at udarbejde et forslag vedrørende de betingelser og procedurer, herunder alle nødvendige ændringer af denne aftale, som vil være påkrævede, for at tredjelande kan tiltræde aftalen.

6. Det Fælles Udvalg træffer beslutninger ved konsensus.

Artikel 19

Voldgift

1. Alle tvister vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale (undtagen sager i medfør af artikel 20 eller bilag 2), som ikke kan løses ved et møde i Det Fælles Udvalg, kan efter aftale mellem parterne henvises til en person eller et organ med henblik på en beslutning. Hvis parterne ikke kan enes om en aftale herom, henvises tvisten efter anmodning fra en af parterne til voldgift i overensstemmelse med nedenstående procedure.

2. Medmindre parterne aftaler andet, nedsættes der en voldgiftsret med tre medlemmer som følger:

a) Inden 20 dage efter modtagelse af anmodningen om en voldgiftsbeslutning udpeger hver af parterne en voldgiftsdommer. Inden 45 dage efter udpegelse af disse to voldgiftsdommere enes disse om udpegelsen af en tredje voldgiftsdommer, som fungerer som formand for voldgiftsretten.

b) Hvis en af parterne ikke udnævner en voldgiftsdommer, eller hvis den tredje dommer ikke udpeges i overensstemmelse med litra a), kan den ene eller anden af parterne anmode formanden for Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege den eller de nødvendige dommere inden 30 dage efter modtagelse af anmodningen. Hvis formanden for Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart er statsborger i enten USA eller en medlemsstat, er det den længst fungerende viceformand i dette Råd, som ikke er udelukket af samme grund, der foretager udpegelsen.

3. Medmindre andet aftales, fastlægger voldgiftsretten grænserne for sin jurisdiktion i overensstemmelse med denne aftale og fastsætter selv sin forretningsorden. Efter anmodning fra en af parterne kan voldgiftsretten, når den er trådt sammen, anmode den anden part om at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger frem til voldgiftsrettens endelige beslutning. Efter voldgiftsrettens anvisning eller på anmodning af en af parterne afholdes der senest 15 dage efter voldgiftsrettens konstituering et møde, således at voldgiftsretten kan konstatere, hvad der præcis kræves en voldgiftsbeslutning om, og hvilke procedurer der skal følges.

4. Medmindre andet aftales eller noget andet anvises af voldgiftsretten, er forløbet således:

a) Kravsfrestillingen indgives inden 30 dage efter voldgiftsrettens konstituering, og svarskriftet indgives senest 40 dage herefter. Et eventuelt svar fra den sagsøgende indgives inden 15 dage efter indgivelse af svarskriftet. Et eventuelt svar fra sagsøgte indgives inden 15 dage herefter.

b) Voldgiftsretten afholder på anmodning af den ene eller den anden part eller på eget initiativ en høring inden 15 dage efter modtagelse af det sidste svar.

5. Voldgiftsretten skal søge at fremlægge en skriftlig beslutning inden 30 dage efter afslutning af høringen, eller, hvis der ikke afholdes en høring, inden 30 dage efter indgivelse af det sidste svar. Voldgiftsretten træffer en flertalsbeslutning.

6. Parterne kan indgive anmodninger om afklaring af beslutningen inden 10 dage efter fremlæggelsen, og eventuelle afklaringer udsendes inden 15 dage efter modtagelse af anmodningen.

7. Hvis voldgiftsretten beslutter, at aftalens bestemmelser er overtrådt, og den ansvarlige part ikke ophører med overtrædelser og iværksætter afhjælpende foranstaltninger eller ikke når til enighed med den anden part om en gensidigt tilfredsstillende løsning inden 40 dage efter meddelelsen af voldgiftsrettens beslutning, kan den anden part suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i medfør af denne aftale, indtil parterne når frem til en aftale om bilæggelse af tvisten. Intet i dette stykke kan udlægges som en begrænsning af begge parterets ret til at iværksætte forholdsmæssige foranstaltninger i overensstemmelse med international ret.

8. Udgifterne til voldgiftsretten, herunder voldgiftsdommerens honorar og omkostninger, bæres ligeligt af parterne. Eventuelle omkostninger, som opstår for formanden for Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart, eller en viceformand for dette Råd, i forbindelse med proceduren i stk. 2, litra b), anses for at være udgifter til voldgiftsretten.

Artikel 20

Konkurrence

1. Parterne erkender, at konkurrence blandt luftfartsselskaber på det transatlantiske marked er vigtig for at fremme denne aftales mål, og bekræfter, at de anvender deres respektive konkurrenceregler for at beskytte og fremme konkurrence generelt og ikke de enkelte konkurrenter.

2. Parterne erkender, at der kan forekomme forskelle i anvendelsen af deres respektive konkurrenceregler på international luftfart, som kan påvirke det transatlantiske marked, og at konkurrencen blandt luftfartsselskaberne på dette marked kan fremmes ved at mindske disse forskelle mest muligt.

3. Parterne erkender, at samarbejde mellem deres respektive konkurrencemyndigheder kan fremme konkurrence på markederne og potentielt fremme en tilnærmelse af forskrifter og mindske forskellene mellem deres respektive fremgangsmåder ved granskning af aftaler mellem luftfartsselskaber. Parterne fremmer derfor samarbejdet mest muligt, under hensyntagen til myndighedernes forskellige ansvarsområder, kompetencer og procedurer, i overensstemmelse med bilag 2.

4. Det Fælles Udvalg orienteres årligt om resultaterne af samarbejdet i medfør af bilag 2.

Artikel 21

Forhandlinger om næste fase

1. Parternes fælles mål er at fortsætte udbygningen af markedsadgangen og at skabe flest mulig fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider af Atlanterhavet, herunder lette investeringerne for bedre af afspejle realiteterne i den globale luftfartsindustri, styrke det transatlantiske lufttransportsystem og indføre rammer, der vil tilskynde andre lande til at åbne deres egne lufttrafikmarkeder. Parterne påbegynder forhandlinger senest 60 dage efter datoen, hvor den foreløbige anvendelse af denne aftale påbegyndes, og har som mål at udvikle den næste fase hurtigst muligt.

2. Derfor skal dagsordenen for forhandlingerne om næste fase omfatte følgende spørgsmål af primær interesse for den ene af eller begge parterne:

- a) yderligere liberalisering af trafikrettigheder
- b) yderligere muligheder for udenlandske investeringer
- c) virkningen af miljøforanstaltninger og af begrænsninger i infrastruktur på udøvelsen af trafikrettigheder
- d) yderligere adgang til regeringsfinansieret lufttransport,

og

- e) tilrådighedsstillelse af luftfartøjer med besætning.

3. Parterne gennemgår deres fremskridt hen imod en aftale for næste fase senest 18 måneder efter den dato, hvor forhandlingerne skal påbegyndes i henhold til stk. 1. Hvis parterne ikke er nået til en aftale om næste fase inden 12 måneder efter påbegyndelsen af gennemgangen, forbeholder hver part sig ret til derefter at suspendere de rettigheder, der er angivet i denne aftale. En sådan suspendering vil tidligst få virkning ved starten af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, der begynder tidligst 12 måneder efter den dato, hvor der blev givet meddelelse om suspenderingen.

Artikel 22

Forhold til andre aftaler

1. I aftalens foreløbige anvendelsesperiode i henhold til artikel 25 suspenderes de bilaterale aftaler, der er opført i del 1 i bilag 1, undtagen i det omfang, der er fastsat i del 2 i bilag 1.

2. Efter aftalens ikrafttræden i henhold til artikel 26 afløser denne aftale de bilaterale aftaler, der er opført i del 1 i bilag 1, undtagen i det omfang, der er fastsat i del 2 i bilag 1.

3. Hvis parterne tiltræder multilaterale aftaler eller støtter en beslutning vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart eller en anden international organisation, som drejer sig om områder, der er omfattet af denne aftale, drøfter de i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

Artikel 23

Ophør

Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om at bringe aftalen til ophør. En sådan meddelelse sendes samtidig til Organisationen for International Civil Luftfart. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

Artikel 24

Registrering hos ICAO

Denne aftale og alle ændringer heraf registreres hos Organisationen for International Civil Luftfart.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

UDFÆRDIGET i Bruxelles, den 25. april 2007, og i Washington, den 30. april 2007, i to eksemplarer.

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.

Artikel 25

Midlertidig anvendelse

Frem til aftalens ikrafttræden i henhold til artikel 26 gælder følgende:

- 1) Parterne er enige om at anvende denne aftale fra den 30. marts 2008.
- 2) Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om ikke længere at anvende aftalen. I så fald ophører aftalen ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige meddelelse, medmindre meddelelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

Artikel 26

Ikrafttræden

Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem parterne, hvor de bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. I forbindelse med denne udveksling fremsender Amerikas Forenede Stater til Det Europæiske Fællesskab den diplomatiske note til Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, og Det Europæiske Fællesskab fremsender til Amerikas Forenede Stater den eller de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater. Den eller de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater skal omfatte meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer for aftalens ikrafttræden er afsluttet.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



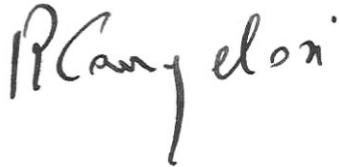
Pour la République française



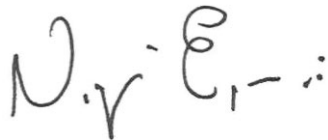
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



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



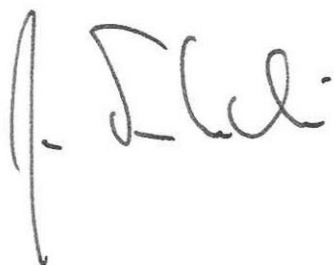
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



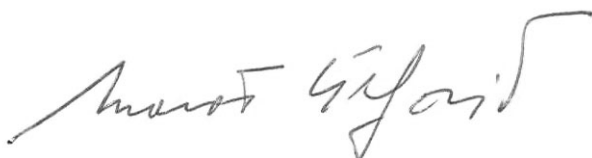
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



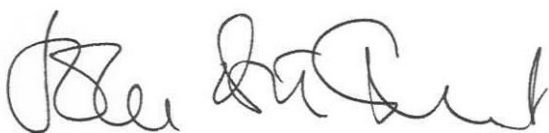
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



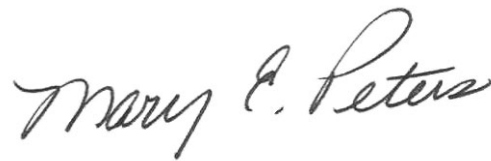
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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
 Ghall-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

BILAG 1

Del 1

De følgende bilaterale luftfartsaftaler mellem Amerikas Forenede Stater og medlemsstater suspenderes eller afløses af aftalen, som fastsat i aftalens artikel 22:

- a) Republikken Østrig: Luftfartsaftale, underskrevet den 16. marts 1989 i Wien, ændret 14. juni 1995.
- b) Kongeriget Belgien: Lufttrafikaftale, effektueret ved udveksling af noter den 23. oktober 1980 i Washington, ændret 22. september og 12. november 1986, ændret 5. november 1993 og 12. januar 1994.

(ændring aftalt 5. september 1995 (foreløbig anvendelse).)
- c) Republikken Bulgarien: Aftale om sikkerhed inden for civil luftfart, underskrevet den 24. april 1991 i Sofia.
- d) Den Tjekkiske Republik: Lufttrafikaftale, underskrevet den 10. september 1996 i Prag, ændret 4. juni 2001 og 14. februar 2002.
- e) Kongeriget Danmark: Luftfartsaftale, effektueret ved udveksling af noter den 16. december 1944 i Washington; ændret 6. august 1954, ændret 16. juni 1995.
- f) Republikken Finland: Lufttrafikaftale, underskrevet den 29. marts 1949 i Helsinki, tilhørende protokol underskrevet den 12. maj 1980, aftale om ændring af aftalen fra 1949 og protokollen fra 1980 indgået den 9. juni 1995.
- g) Den Franske Republik: Lufttrafikaftale, underskrevet den 18. juni 1998 i Washington, ændret 10. oktober 2000, ændret 22. januar 2002.
- h) Forbundsrepublikken Tyskland: Lufttrafikaftale og udveksling af noter, underskrevet den 7. juli 1955 i Washington, ændret 25. april 1989.

(tilhørende protokol indgået den 1. november 1978, tilhørende aftale indgået den 24. maj 1994, protokol om ændring af aftalen fra 1955 indgået den 23. maj 1996, aftale om ændring af protokollen fra 1996 indgået den 10. oktober 2000 (alle foreløbig anvendelse).)
- i) Den Helleniske Republik: Lufttrafikaftale, underskrevet den 31. juli 1991 i Athen, forlænget til 31. juli 2007 ved udveksling af noter af 22. og 28. juni 2006.
- j) Republikken Ungarn: Lufttrafikaftale og aftalememorandum, underskrevet den 12. juli 1989 i Budapest, forlænget til 12. juli 2007 ved udveksling af noter af 11. og 20. juli 2006.
- k) Irland: Luftfartsaftale, effektueret ved udveksling af noter den 3. februar 1945 i Washington, ændret 25. januar 1988 og 29. september 1989, ændret 25. juli og 6. september 1990.

(Konsultationsmemorandum, underskrevet den 28. oktober 1993 i Washington (foreløbig anvendelse).)
- l) Den Italienske Republik: Lufttrafikaftale, med aftalememorandum og udveksling af noter, underskrevet den 22. juni 1970 i Rom, ændret 25. oktober 1988, tilhørende aftalememorandum underskrevet den 27. september 1990, ændring af aftalen fra 1970 og aftalememorandummet fra 1990 indgået den 22. november og den 23. december 1991, ændring af aftalen fra 1970 og aftalememorandummet fra 1990 indgået den 30. maj og den 21. oktober 1997, supplerende aftale til aftalen fra 1970 indgået den 30. december 1998 og den 2. februar 1999.

(Protokol om ændring af aftalen fra 1970 indgået den 6. december 1999 (foreløbig anvendelse).)
- m) Storhertugdømmet Luxembourg: Lufttrafikaftale, underskrevet den 19. august 1986 i Luxembourg, ændret 6. juni 1995, ændret den 13. og 21. juli 1998.
- n) Malta: Lufttrafikaftale, underskrevet den 12. oktober 2000 i Washington.

- o) Kongeriget Nederlandene: Lufttrafikaftale, underskrevet den 3. april 1957 i Washington, protokol om ændring af aftalen fra 1957 indgået den 31. marts 1978, ændring af protokollen fra 1978 indgået den 11. juni 1986, ændring af aftalen fra 1957 indgået den 13. oktober og 22. december 1987, ændring af aftalen fra 1957 indgået den 29. januar og 13. marts 1992, ændring af aftalen fra 1957 og protokollen fra 1978 indgået den 14. oktober 1992.
- p) Republikken Polen: Lufttrafikaftale, underskrevet den 16. juni 2001 i Warszawa.
- q) Den Portugisiske Republik: Lufttrafikaftale, underskrevet den 30. maj 2000 i Lissabon.
- r) Rumænien: Lufttrafikaftale, underskrevet den 15. juli 1998 i Washington
- s) Den Slovakiske Republik: Lufttrafikaftale, underskrevet den 22. januar 2001 i Bratislava.
- t) Kongeriget Spanien: Lufttrafikaftale underskrevet den 20. februar 1973 i Madrid, tilhørende aftale af 20. februar, 31. marts og 7. april 1987, ændring af aftalen fra 1973 indgået den 31. maj 1989, ændring af aftalen fra 1973 indgået den 27. november 1991.
- u) Kongeriget Sverige: Luftfartsaftale, effektueret ved udveksling af noter den 16. december 1944 i Washington; ændret 6. august 1954, ændret 16. juni 1995.
- v) Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland: Luftfartsaftale og udveksling af breve, underskrevet i Bermuda den 23. juli 1977, aftale om nordatlantiske lufttrafiktakster, indgået den 17. marts 1978, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået den 25. april 1978, aftale om ændring og forlængelse af aftalen fra 1978 om nordatlantiske lufttrafiktakster, indgået den 2. og 9. november 1978, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået den 4. december 1980, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået den 20. februar 1985, aftale om ændring af artikel 7, bilag 2, og bilag 5 i aftalen fra 1977 indgået den 25. maj 1989, aftale om ændring af aftalen fra 1977, afslutning på US/UK-voldgiftssag om brugeravgifter i Heathrow Airport og anmodningen om voldgift fremsat af UK i sin ambassades note nr. 87 af 13. oktober 1993 og løsning på de problemer, som førte til voldgiftssagen, indgået den 11. marts 1994, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået den 27. marts 1997.

(Ordninger, som anvendes foreløbigt, indeholdt i konsultationsmemorandum af 11. september 1986, ordninger indeholdt i brevvekslingen af 27. juli 1990, ordninger indeholdt i konsultationsmemorandum af 11. marts 1991, ordninger indeholdt i brevvekslingen af 6. oktober 1994, ordninger indeholdt i konsultationsmemorandum af 5. juni 1995, ordninger indeholdt i brevvekslingen af 31. marts og 3. april 2000 (alle foreløbig anvendelse).)

Del 2

Uanset dette bilags del 1, gælder for områder, som ikke er omfattet af definitionen af »territorium« i aftalens artikel 1, at aftalerne i litra e) (Danmark-USA), litra g) (Frankrig-USA) og litra v) (UK-USA) i del 1 fortsat finder anvendelse i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i disse aftaler.

Del 3

Uanset denne aftales artikel 3, har amerikanske luftfartsselskaber ikke ret til at levere rene fragttjenester, som ikke er en del af en rute, der betjener USA, til eller fra destinationer i medlemsstaterne, undtagen til og fra destinationer i Den Tjekkiske Republik, Den Franske Republik, Forbundsrepublikken Tyskland, Storhertugdømmet Luxembourg, Malta, Republikken Polen, Den Portugisiske Republik og Den Slovakiske Republik.

Del 4

Uanset andre bestemmelser i denne aftale, gælder denne del for kombinationslufttrafik (rute- og charterflyvning) mellem Irland og USA med virkning fra begyndelsen af IATA-vintersæsonen 2006/07 og til udgangen af IATA-vintersæsonen 2007/08.

- a) i) Hvert amerikansk luftfartsselskab og hvert af Fællesskabets luftfartsselskaber må gennemføre tre direkte flyvninger mellem USA og Dublin for hver direkte flyvning, som det pågældende luftfartsselskab gennemfører mellem USA og Shannon. Retten til disse direkte flyvninger til Dublin afgøres ud fra gennemsnittet af flyvninger over den samlede overgangsperiode på tre sæsoner. En flyvning anses for at være henholdsvis en direkte Dublin-flyvning eller en direkte Shannon-flyvning i henhold til den første ankomstflughavn eller den sidste afgangslufthavn i Irland.

- ii) Kravet om at betjene Shannon i nr. i) ophører, hvis noget luftfartsselskab påbegynder ruteflyvning eller en kombineret rute- og charterflyvning mellem Dublin og USA i enten den ene eller anden retning, uden at gennemføre mindst én direkte flyvning til Shannon for hver tre direkte flyvninger til Dublin, taget som gennemsnittet af flyvninger i overgangsperioden.
 - b) På ruter mellem USA og Irland må Fællesskabets luftfartsselskaber kun betjene Boston, New York, Chicago, Los Angeles og yderligere tre destinationer i USA, som skal meddeles USA, når de er valgt eller ændres. Disse ruter kan betjenes via mellemliggende destinationer i medlemsstaterne eller i tredjelande.
 - c) Deling af rutenumre mellem Irland og USA er kun tilladt ved flyvning via andre destinationer i Det Europæiske Fællesskab. Andre ordninger for deling af rutenumre tages op til overvejelse ud fra et comity- og gensidighedsprincip.
-

BILAG 2

Samarbejde om konkurrencespørgsmål i lufttransportsektoren*Artikel 1*

Det samarbejde, som beskrives i dette bilag, gennemføres af Department of Transportation i USA og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber (i det følgende benævnt »deltagerne«), i overensstemmelse med deres respektive funktioner i konkurrencespørgsmål i lufttransportsektoren, der vedrører USA og Det Europæiske Fællesskab.

*Artikel 2***Formål**

Formålet med samarbejdet er:

- 1) at øge deltagernes gensidige forståelse af deres anvendelse af lovgivning, procedurer og praksis i henhold til deres respektive konkurrenceregler med henblik på at øge konkurrencen i lufttransportsektoren
 - 2) at fremme deltagernes forståelse af virkningen af udviklingen inden for lufttransportsektoren på konkurrencesituationen på det internationale luftfartsmarked
 - 3) at mindske potentialet for konflikter i forbindelse med deltagernes anvendelse af deres respektive konkurrenceregler på aftaler og andre samarbejdsarrangementer, som påvirker det transatlantiske marked,
- og
- 4) at fremme en forenelig reguleringstilgang til aftaler og andre samarbejdsarrangementer via en bedre forståelse af metoder, analyseteknikker, herunder afgrænsning af relevante markeder og analyse af virkninger på konkurrencesituationen, og afhjælpningsforanstaltninger, som deltagerne anvender i deres respektive uafhængige granskninger af konkurrencesager.

*Artikel 3***Definitioner**

I forbindelse med dette bilag betyder »konkurrenceregler« de love, procedurer og praksis, som gælder for deltagernes udøvelse af deres respektive funktioner i forbindelse med granskning af aftaler og andre samarbejdsarrangementer mellem luftfartsselskaber på det internationale marked. For Det Europæiske Fællesskab omfatter det, men er ikke begrænset til, artikel 81, 82 og 85 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og gennemførelsesbestemmelserne til traktaten samt eventuelle ændringer heraf. For Department of Transportation omfatter det, men er ikke begrænset til, afsnit (section) 41308, 41309 og 41720 i kapitel (Title) 49 i United States Code og gennemførelsesbestemmelserne hertil samt retspræcedens i henhold hertil.

*Artikel 4***Samarbejdsområder**

Med forbehold af artikel 5, stk. 1, litra a) og b), iværksætter deltagerne følgende typer samarbejde:

- 1) møder i princippet hvert halve år mellem deltagernes repræsentanter, som også skal omfatte eksperter i konkurrencespørgsmål, med henblik på at drøfte udviklingen i lufttransportsektoren, konkurrencespørgsmål af interesse for begge parter og fremgangsmåden ved anvendelsen af konkurrenceregler på international luftfart, navnlig på det transatlantiske marked. Disse drøftelser kan føre frem til en bedre forståelse af deltagernes respektive tilgange til konkurrencespørgsmål, herunder områder, hvor man har noget til fælles, og øget forenelighed mellem tilgangene, navnlig hvad angår aftaler mellem luftfartsselskaber
- 2) ad hoc-drøftelser mellem deltagerne efter gensidig aftale eller efter anmodning fra én af deltagerne for at drøfte spørgsmål i forbindelse med dette bilag, herunder specifikke konkurrencesager

- 3) deltagerne kan frit indbyde repræsentanter fra andre statslige myndigheder, som efter behov kan deltage i møder eller drøftelser, der afholdes i medfør af nr. 1 og 2
- 4) rettidig meddelelse om følgende procedurer eller spørgsmål, som efter den meddelende deltagers mening kan have betydelige konsekvenser for den anden deltagers konkurrenceinteresser:
 - a) for Department of Transportation gælder dette i) procedurer i forbindelse med prøvning af anmodninger om godkendelse af aftaler og andre samarbejdsarrangementer blandt luftfartsselskaber, som vedrører international lufttransport, navnlig for så vidt angår antitrust-immunitet for luftfartsselskaber, der er underlagt USA's og Fællesskabets lovgivning, og ii) Department of Transportation's modtagelse af en joint venture-aftale i henhold til afsnit 41720 i kapitel 49 i United States Code,og
 - b) for Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber gælder dette i) procedurer i forbindelse med prøvning af aftaler og andre samarbejdsarrangementer blandt luftfartsselskaber, som vedrører international lufttransport, navnlig allianceaftaler og andre samarbejdsaftaler blandt luftfartsselskaber, der er underlagt USA's og Fællesskabets lovgivning, og ii) overvejelser vedrørende individuelle fritagelser eller gruppefritagelser fra Fællesskabets konkurrenceregler
- 5) meddelelse om adgang, og eventuelle betingelser for denne adgang, til oplysninger, som er en deltager i hænde i elektronisk eller anden form, og som efter den pågældende deltagers mening kan have betydelige konsekvenser for den anden deltagers konkurrenceinteresser,og
- 6) Meddelelse om andre aktiviteter i forbindelse med konkurrencereglerne for lufttransport, som en deltager mener, det er hensigtsmæssigt at meddele den anden deltager.

Artikel 5

Anvendelse og offentliggørelse af oplysninger

1. Uanset andre bestemmelser i dette bilag forventes ingen af deltagerne at videregive oplysninger til den anden deltager, hvis videregivelse af disse oplysninger til den anmodende deltager:
 - a) er forbudt ifølge love, forskrifter eller praksis hos den deltager, som har oplysningerne i hænde, eller
 - b) ville være i modstrid med ihændehaberens væsentlige interesser.
2. Deltagerne skal i videst mulig omfang opretholde fortroligheden af oplysninger, som de modtager som fortrolige fra den anden deltager i medfør af dette bilag, og afslå enhver anmodning om videregivelse af sådanne oplysninger til en tredjepart, som ikke er godkendt til at modtage dem af den deltager, der har stillet oplysningerne til rådighed. Hver deltager meddeler den anden, når oplysninger, som foreslås udvekslet under drøftelser eller på nogen anden måde, kan tænkes at skulle offentliggøres i en offentlig høring.
3. Hvis en deltager i medfør af dette bilag videregiver fortrolige oplysninger til den anden deltager til de formål, der er anført i artikel 2, bør den modtagende deltager udelukkende anvende oplysningerne til dette formål.

Artikel 6

Gennemførelse

1. Hver deltager udpeger en repræsentant, som skal være ansvarlig for samordningen af de aktiviteter, der iværksættes i medfør af dette bilag.
2. Dette bilag og alle aktiviteter, som iværksættes af en deltager i medfør heraf,
 - a) gennemføres kun i det omfang, det er i overensstemmelse med alle love, forskrifter og praksis, som gælder for den pågældende deltager,og
 - b) gennemføres, uden at dette berører aftalen mellem De Europæiske Fællesskaber og regeringen for Amerikas Forenede Stater om anvendelsen af deres konkurrenceregler.

BILAG 3

Transportydelser, der indkøbes af USA's regering

Fællesskabets luftfartsselskaber har ret til at transportere passagerer og fragt på rute- og charterflyvninger, hvor et af den amerikanske regerings civile regeringskontorer, instanser eller organer 1) varetager transportydelserne på egne vegne eller som led i en ordning, der finansieres af regeringen eller af midler, der er til rådighed for regeringen, eller 2) leverer transportydelserne til eller på vegne af et andet land eller en international organisation eller en anden organisation uden at modtage refusion, og den pågældende transport finder sted a) mellem en destination i USA og en destination i en medlemsstat, undtagen — dog kun for så vidt angår passagertransport — mellem destinationer, hvor der findes en statsaftale for en rute mellem to byer, eller b) mellem to destinationer uden for USA. Dette punkt finder ikke anvendelse for transportydelser, der varetages eller finansieres af forsvarsministeriet eller et militært regeringskontor.

BILAG 4

Yderligere spørgsmål vedrørende ejerskab, investering og kontrol

Artikel 1

Ejerskab til en parts luftfartsselskaber

1. Det er tilladt statsborgere i en eller flere medlemsstater at eje aktier i et amerikansk luftfartsselskab, dog med to begrænsninger. For det første er det ikke tilladt, at udenlandske statsborgere samlet ejer mere end 25 procent af et selskabs stemmeberettigede aktier. For det andet er det ikke tilladt, at udenlandske statsborgere udøver faktisk kontrol over et amerikansk luftfartsselskab. Med forbehold af den samlede begrænsning på 25 procent for udenlandske statsborgeres ejerskab af stemmeberettigede aktier, gælder følgende:

a) det forhold, at statsborgere i en eller flere medlemsstater ejer:

(i) op til 25 procent af de stemmeberettigede aktier,

og/eller

(ii) op til 49,9 procent af den samlede aktiekapital

i et amerikansk luftfartsselskab, anses ikke i sig selv for at indebære kontrol over dette flyselskab

og

b) det forhold, at statsborgere i en eller flere medlemsstater ejer 50 procent eller mere af den samlede aktiekapital i et amerikansk luftfartsselskab, formodes ikke at indebære kontrol over dette flyselskab. Et sådant ejerskab vil blive vurderet individuelt.

2. Det er tilladt statsborgere i USA at eje en andel af et luftfartsselskab i Fællesskabet, dog med to begrænsninger. For det første skal medlemsstaterne og/eller statsborgere i medlemsstaterne have ejermajoriteten. For det andet skal luftfartsselskabet være undergivet disse staters og/eller statsborgeres effektive kontrol.

3. Med hensyn til artikel 4, litra b), og artikel 5, stk. 1, litra b), i denne aftale behandles en stat, der er medlem af ECAA på datoen for denne aftales undertegnelse, og statsborgere i en sådan stat som henholdsvis en medlemsstat og statsborgere i en medlemsstat. Det Fælles Udvalg kan beslutte, at denne bestemmelse skal finde anvendelse for nye medlemmer af ECAA og disses statsborgere.

4. Uanset stk. 2 forbeholder Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater sig ret til at begrænse amerikanske statsborgeres investeringer i stemmeberettigede aktier i et af Fællesskabets luftfartsselskaber, der foretages efter denne aftales undertegnelse, til et niveau svarende til det niveau, som USA tillader for udenlandske statsborgere i amerikanske luftfartsselskaber, forudsat udøvelsen af denne ret er forenelig med international ret.

Artikel 2

Ejerskab af og kontrol over luftfartsselskaber i tredjelande

1. Ingen af parterne må udøve rettigheder, der følger af lufttrafikaftaler med et tredjeland, til at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke tilladelser eller godkendelser til luftfartsselskaber i dette tredjeland med den begrundelse, at en væsentlig andel af selskabet ejes af den anden part, af dennes statsborgere eller af begge i forening.

2. USA må ikke udøve rettigheder, der følger af lufttrafikaftaler, til at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke tilladelser eller godkendelser til luftfartsselskaber i Fyrstendømmet Liechtenstein, Det Schweiziske Forbund, en stat, der er medlem af ECAA på datoen for denne aftales undertegnelse, eller et land i Afrika, der anvender open sky-luftfartsaftaler med USA på datoen for denne aftales undertegnelse, med den begrundelse, at den faktiske kontrol over selskabet indehaves af en eller flere medlemsstater, af statsborgere i en eller flere medlemsstater eller af begge i forening.

3. Det Fælles Udvalg kan beslutte, at ingen af parterne må udøve de rettigheder, der er omhandlet i stk. 2 i denne artikel, i forhold til et bestemt lands eller bestemte landes luftfartsselskaber.

*Artikel 3***Kontrol over luftfartsselskaber**

1. Det Europæiske Fællesskabs gældende regler for ejerskab og kontrol over Fællesskabets luftfartsselskaber fremgår af artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber. I henhold til denne forordning er medlemsstaterne ansvarlige for udstedelse af licens til Fællesskabets luftfartsselskaber. Medlemsstaterne anvender forordning (EØF) nr. 2407/92 i henhold til deres nationale regler og procedurer.
 2. Amerikas Forenede Staters gældende regler fremgår af afsnit 40102(a)(2), 41102 og 41103 i kapitel 49 i United States Code (U.S.C.), hvorefter en licens, det være sig i form af et certifikat, en dispensation eller en »commuter license«, udstedt af Department of Transportation, der tillader et amerikansk luftfartsselskab at udøve lufttransport som befordrer, kun kan indehaves af amerikanske statsborgere som defineret i U.S.C., kapitel 49, afsnit 40102(a)(15). Ifølge det pågældende afsnit skal bestyrelsesformanden og to tredjedele af bestyrelsen og de øvrige ledende medarbejdere i et selskab være amerikanske statsborgere, mindst 75 procent af de stemmeberettigede aktier skal være ejet af amerikanske statsborgere, og selskabet skal rent faktisk kontrolleres af amerikanske statsborgere. Dette krav skal som udgangspunkt være opfyldt af ansøgeren, og et amerikansk luftfartsselskab, der er indehaver af en licens, skal vedblivende opfylde det.
 3. Den praksis, hver af parterne følger med hensyn til anvendelse af den pågældende parts love og forskrifter, fremgår af tillægget til dette bilag.
-

Tillæg til bilag 4

1. I USA er fastslåelse af statsborgerskabet nødvendigt for alle amerikanske luftfartsselskaber, der ansøger om et certifikat, en dispensation eller en »commuter license«. Den første ansøgning om en licens registreres i et formaliseret offentligt dossier og behandles ud fra de registrerede sagsakter samt dokumenter indsendt af ansøgeren og andre interesserede parter. Department of Transportation (DOT) træffer en endelig afgørelse i form af en kendelse baseret på de offentligt registrerede sagsakter, samt dokumenter, der er behandlet fortroligt. En sag om »fortsat egnethed« kan behandles uformelt af ministeriet eller kræver eventuelt procedurer med registrering i dossieret ligesom for den første ansøgning.
2. Ministeriets praksis med hensyn til fastslåelse udvikler sig løbende gennem en række præcedensskabende afgørelser, der blandt andet afspejler, at finansmarkeder og investeringsstrukturer konstant ændrer sig, og at DOT er indstillet på at overveje nye tilgange til udenlandske investeringer, der er forenelige med amerikansk lovgivning. DOT undersøger i samarbejde med ansøgerne de påtænkte investeringsformer og hjælper dem med at udforme dispositioner, der er i fuld overensstemmelse med den amerikanske lovgivning om statsborgerskab, og ansøgerne rådfører sig jævnligt med ministeriets embedsmænd, inden de færdiggør deres ansøgninger. På et hvilket som helst tidspunkt inden den formelle sagsbehandling indledes, kan ministeriets embedsmænd drøfte spørgsmål vedrørende statsborgerskab eller andre aspekter af de påtænkte dispositioner og eventuelt foreslå alternative løsninger, så de påtænkte dispositioner vil kunne opfylde de amerikanske krav med hensyn til statsborgerskab.
3. I forbindelse med såvel den første som en fortsat fastslåelse af statsborgerskab og egnethed vurderer DOT alle forhold i forbindelse med det pågældende amerikanske luftfartsselskab, og i ministeriets præcedensskabende afgørelser har det været muligt at tage hensyn til, hvilken type forbindelser der er på luffartsområdet mellem USA og eventuelle udenlandske investorers oprindelsesland(e). I forbindelse med denne aftale vil DOT behandle investeringer fra EU-statsborgere mindst lige så gunstigt, som det behandler investeringer fra statsborgere i partnerlande, der deltager i bilaterale eller multilaterale open sky-aftaler.
4. For EU's vedkommende er det fastsat i artikel 4, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 2407/92, at Europa-Kommissionen på anmodning af en medlemsstat undersøger, om kravene i artikel 4 er opfyldt, og om nødvendigt vedtager en beslutning. Når Kommissionen vedtager en sådan beslutning, skal den sikre overholdelse af de processuelle rettigheder, der af EF-Domstolen er anerkendt som almindelige principper i EF-retten, herunder de berørte parterets ret til at blive hørt rettidigt.
5. Hver af parterne skal i forbindelse med anvendelse af egne love og forskrifter sikre redelig og hurtig behandling af alle dispositioner, der indebærer, at den anden parts statsborgere investerer i et af dens luftfartsselskaber.

BILAG 5

Franchising og branding

1. Parternes luftfartsselskaber må ikke afskæres fra at indgå i franchise- eller brandingordninger, herunder vilkårene vedrørende beskyttelse af brands og operationelle forhold, forudsat: at de navnlig overholder gældende love og forskrifter vedrørende kontrol, at luftfartsselskabets muligheder for at fungere uden for franchiseaftalen ikke trues, at ordningen ikke fører til, at et udenlandsk luftfartsselskab giver sig af med cabotagetransport, og at gældende regler overholdes, som f.eks. bestemmelserne om forbrugerbeskyttelse, herunder reglerne om adgang til at få oplyst, hvilket luftfartsselskab der driver ruten. Forudsat at disse krav er opfyldt, er nære forretningsforbindelser og samarbejdsordninger mellem hver parts luftfartsselskaber og udenlandske virksomheder tilladte, og eksempelvis vil nedenstående enkeltelementer i en franchise- eller brandingordning ikke — bortset fra i helt særlige tilfælde — i sig selv give anledning til problemer af kontrolmæssig art:
 - a) brug af eller skiltning med en franchisegivers særlige brand eller varemærke, herunder bestemmelser om, i hvilket geografisk område brandet eller varemærket må bruges
 - b) farverne og logoet fra franchisegiverens brand vises på franchisetagerens luftfartøj, herunder anbringelse af dette brand, varemærke, logo eller anden identifikation på en fremtrædende plads på luftfartøjet eller på personalets uniformer
 - c) brug af eller skiltning med brandet, varemærket eller logoet på eller i forbindelse med franchisetagerens lufthavnsfaciliteter og -udstyr
 - d) overholdelse af normer for kundeservice, der er udarbejdet med henblik på markedsføring
 - e) overholdelse af normer for kundeservice, der er udarbejdet med henblik på at beskytte integriteten af det brand, franchiseaftalen vedrører
 - f) fastsættelse af licensafgifter på almindelige handelsmæssige vilkår
 - g) adgang til deltagelse i frequent flyer-ordninger, herunder optjening af særlige fordele,
og
 - h) bestemmelser i franchise- eller brandingaftalen om, at franchisetageren eller franchisegiveren kan bringe ordningen til ophør og trække brandet tilbage, forudsat at amerikanske statsborgere eller EU-statsborgere bevarer kontrollen over henholdsvis det amerikanske luftfartsselskab eller Fællesskabets luftfartsselskab.
2. Franchise- og brandingordninger er uafhængige af, men kan kombineres med en ordning med fælles rutenumre, der forudsætter, at begge luftfartsselskaber har de fornødne bemyndigelser fra parterne, jf. artikel 10, stk. 7, i denne aftale.

Fælles erklæring

Repræsentanter for Amerikas Forenede Stater og Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater bekræftede, at den lufttransportaftale, der blev parafet den 2. marts 2007 i Bruxelles og forventes underskrevet den 30. april 2007, skal bekræftes på andre sprog enten ved brevveksling før aftalens undertegnelse eller ved afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg efter aftalens undertegnelse.

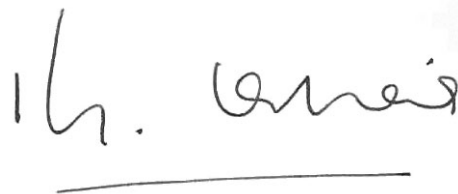
Denne fælles erklæring er en integrerende del af lufttransportaftalen.

For Amerikas Forenede Stater



Dato: 18. april 2007

For Det Europæiske Fællesskab
og dets medlemsstater, ad referendum



Dato: 18. april 2007

KONSULTATIONSMEMORANDUM

1. Delegationerne, der repræsenterede Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Amerikas Forenede Stater, mødtes 27. februar-2. marts 2007 i Bruxelles for at afslutte forhandlingerne om en omfattende lufttransportaftale. Listerne over delegationernes sammensætning findes i tillæg A.
2. Delegationerne nåede til enighed ad referendum om en aftale (i det følgende benævnt »aftalen«, som findes i tillæg B) og paraferede teksten til denne aftale. Delegationerne agter at forelægge aftaleudkastet for deres respektive myndigheder til godkendelse, så aftalen kan træde i kraft i nær fremtid.
3. Med hensyn til artikel 1, nr. 2), bekræftede delegationerne, at definitionen af »lufttransport« omfatter enhver form for charterflyvning. De noterede desuden, at henvisningen til befordring »som tilbydes offentligheden« ikke foregriber resultatet af de igangværende drøftelser om ejerskab i brøkdeler.
4. Med hensyn til artikel 1, nr. 5), noterede EU-delegationen, at flyvninger mellem medlemsstater betragtes som flyvninger inden for Fællesskabet, der er omfattet af EF-lovgivningen.
5. Med hensyn til artikel 1, nr. 6), noterede EU-delegationen, at intet i denne aftale vedrører den kompetencefordeling mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, der er fastlagt i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.
6. EU-delegationen bekræftede, at de oversøiske territorier, der er omfattet af traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, er: de franske oversøiske departementer (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyane), Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer.
7. Som svar på et spørgsmål fra den amerikanske delegation bekræftede EU-delegationen, at et fællesskabsluftfartsselskab i henhold til fællesskabslovgivningen skal have både sit AOC og sin driftstilladelse fra det land, hvor det har sit hovedforretningssted. Et luftfartsselskab må desuden ikke have et AOC eller en driftstilladelse fra mere end ét land.
8. Med hensyn til artikel 3, stk. 1, 3 og 5, artikel 1, stk. 3, i bilag 4 og artikel 2, stk. 2, i bilag 4 og som svar på et spørgsmål fra den amerikanske delegation forklarede EU-delegationen, at medlemmerne af det fælles europæiske luftfartsområde på datoen for undertegnelsen af aftalen ud over Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater omfatter Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Kroatien, Republikken Island, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Republikken Serbien og De Forenede Nationers midlertidige administrative mission i Kosovo.
9. Som svar på et spørgsmål fra EU-delegationen forklarede den amerikanske delegation, at følgende lande på datoen for undertegnelse af aftalen anvender open sky-luftfartsaftaler med USA: Burkina Faso, Republikken Kap Verde, Republikken Cameroun, Republikken Tchad, Den Gabonesiske Republik, Republikken Gambia, Republikken Ghana, Den Føderative Demokratiske Republik Etiopien, Republikken Liberia, Republikken Madagaskar, Republikken Mali, Kongeriget Marokko, Republikken Namibia, Forbundsrepublikken Nigeria, Republikken Senegal, Den Forenede Republik Tanzania og Republikken Uganda. Den amerikanske delegation oplyste også, at USA med hensyn til artikel 2, stk. 2, i bilag 4 agter at behandle Republikken Kenyas luftfartsselskaber på samme måde som luftfartsselskaber fra de stater, der anvender en open sky-luftfartsaftale.

10. Med hensyn til artikel 4 bemærkede den amerikanske delegation, at Department of Transportation vil kræve af ethvert udenlandsk luftfartsselskab, der søger om bemyndigelse til at drive luftfartsforbindelser i henhold til aftalen, at det angiver, hvilken ansvarlig myndighed der har udstedt dets AOC og dens driftstilladelse, så det fremgår klart, hvilken myndighed der er ansvarlig for flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse og andet lovpligtigt tilsyn med selskabet.
11. Med hensyn til artikel 8 forstås ved »ansvarlige myndigheder« på den ene side den amerikanske Federal Aviation Administration og på den anden side de myndigheder i Det Europæiske Fællesskab og/eller medlemsstaterne, der er ansvarlige for udstedelse eller godkendelse af de i stk. 1 omhandlede beviser og tilladelser eller for opretholdelse og administration af de i stk. 2 omhandlede sikkerhedsnormer og -krav, alt efter hvad der er relevant i det enkelte tilfælde. Anmodes der om konsultationer i henhold til stk. 2, bør de ansvarlige myndigheder desuden sikre, at samtlige territoriale eller regionale myndigheder, der ved lov eller anden forskrift eller i praksis er ansvarlige for tilsyn med flyvesikkerheden, alt efter hvad der er relevant i det enkelte tilfælde, inddrages i konsultationerne.
12. Med hensyn til artikel 9 bekræftede delegationerne, at parterne agter at samordne de foreslåede sikkerhedsforanstaltninger i det omfang, det er praktisk muligt, for at minimere truslen og begrænse de potentielt negative følger af nye foranstaltninger. Delegationerne bemærkede desuden, at de kanaler, der henvises til i artikel 9, stk. 7, kan anvendes til at overveje alternative foranstaltninger vedrørende nugældende og foreslåede sikkerhedskrav, navnlig den politiske dialog om grænse- og transportsikkerhed og EU-USA-samarbejdsgruppen om transportsikkerhed. Derudover erklærede den amerikanske delegation, at USA's regelfastsættelsesprocedure automatisk giver interesserede parter mulighed for at fremsætte bemærkninger og foreslå alternativer til foreslåede bestemmelser, og at sådanne bemærkninger tages med i betragtning ved regelfastsættelsen.
13. Under drøftelsen af artikel 9, stk. 6, forklarede den amerikanske delegation, at Transportation Security Administration (TSA) øjeblikkelig skal udstede et sikkerhedsdirektiv, når TSA finder, at nødforanstaltninger er nødvendige for at beskytte transportsikkerheden. Sådanne foranstaltninger tager sigte på den bagvedliggende sikkerhedstrussel og bør være begrænsede i omfang og varighed. Nødforanstaltninger af mere langvarig art vil indgå i TSA's krav under anvendelse af procedurer med offentlig bekendtgørelse og fremsættelse af bemærkninger fra offentligheden.
14. Med hensyn til den procedure, der skal fastlægges i henhold til artikel 9, stk. 11, bekræftede delegationerne, at der er behov for en protokol for forberedelse, gennemførelse og afslutning af de vurderinger, der foretages på grundlag af dette stykke.
15. Med hensyn til artikel 10, stk. 2, bekræftede delegationerne, at de er rede til at lette de relevante myndigheders hastebehandling af anmodninger om tilladelser, visa og andre dokumenter for det i stk. 2 omhandlede personale, også i de tilfælde, hvor personalets indrejse og ophold er nødvendigt som midlertidig nødforanstaltning.
16. Delegationerne bemærkede, at henvisningen til »generelt gældende love eller forskrifter« i artikel 10, stk. 5, omfatter økonomiske sanktioner, der indeholder restriktioner for transaktioner med specifikke lande og personer.
17. Begge delegationer anerkendte, at hver parts luftfartsselskaber, hvis de har den fornødne bemyndigelse, i henhold til artikel 10, stk. 7, kan udbyde ruter med fælles rutenumre med forbehold af de vilkår og betingelser, der gælder på et ikke-diskriminerende grundlag for alle luftfartsselskaber, til og fra enhver destination på den anden parts område, hvor et hvilket som helst andet luftfartsselskab udbyder international lufttransport med direkte, indirekte, online eller interline flyvninger, forudsat at sådanne ruter med fælles rutenumre:
 - i) derudover er i overensstemmelse med aftalen
 - og
 - ii) opfylder kravene i bestemmelserne om trafikfordeling i det pågældende lufthavnssystem.

18. Delegationerne drøftede betydningen af at oplyse passagererne om, hvilket luftfartsselskab eller hvilken udbyder af overfladetransport der faktisk driver de enkelte dele af ruterne i forbindelse med ordninger med fælles rutenumre. De bemærkede, at begge parter havde regler med krav om at oplyse dette.
19. Med hensyn til artikel 10, stk. 7, litra c), gav delegationerne udtryk for, at udbydere af overfladetransport ikke skal være omfattet af love og forskrifter om lufttransport, blot fordi overfladetransporten udbydes af et luftfartsselskab i eget navn. Udbydere af overfladetransport kan desuden, ligesom luftfartsselskaber, frit vælge, om de vil indgå samarbejdsaftaler. Når udbydere af overfladetransport træffer afgørelse om en sådan aftale, kan de bl.a. tage hensyn til forbrugernes interesser og til tekniske, økonomiske, plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger.
20. Som svar på et spørgsmål fra EU-delegationen bekræftede den amerikanske delegation, at en amerikansk beforders udførelse af offentligt finansieret lufttransport (Fly America-trafik) efter den nugældende fortolkning af amerikansk lovgivning omfatter transport, der er solgt under en amerikansk beforders rutenummer i forbindelse med en ordning med fælles rutenumre, men foregår med et udenlandsk luftfartsselskabs luftfartøj.
21. Den amerikanske delegation forklarede, at i henhold til bilag 3 til aftalen, og hvor den amerikanske General Services Administration ikke har indgået nogen aftale for en rute mellem to byer, kan en offentligt ansat eller en anden, hvis transport betales af den amerikanske stat (bortset fra personale, medlemmer af militæret eller andre, hvis transport betales af det amerikanske forsvarsministerium eller et militærkontor) reservere plads på et fly, også hos et af Fællesskabets luftfartsselskaber, mellem USA og Det Europæiske Fællesskab eller mellem to destinationer uden for USA, der med den laveste udgift for det offentlige opfylder den rejsendes behov. Den amerikanske delegation bemærkede desuden, at de aftaler for ruter mellem to byer, der indgås, ændres fra skatteår til skatteår. Amerikanske regeringskontorer, agenturer eller organer, bortset fra Forsvarsministeriet og militære kontorer, kan sende fragt med et flyrute, også med et af Fællesskabets luftfartsselskaber, mellem USA og Det Europæiske Fællesskab eller mellem to destinationer uden for USA, der med den laveste udgift for det offentlige opfylder agenturets behov.
22. EU-delegationen forklarede, at EU ikke har noget program, der svarer til Fly America.
23. Begge delegationer gav udtryk for, at de havde til hensigt at undersøge yderligere muligheder for at lette adgangen til lufttransportydelse, der indkøbes af det offentlige.
24. Som svar på et spørgsmål fra EU-delegationen vedrørende den bemyndigelse til økonomisk drift, som Fællesskabets luftfartsselskaber skal have fra det amerikanske Department of Transportation, indledte den amerikanske delegation med at bemærke, at de procedurer for tildeling af økonomiske licenser, der anvendes af Department of Transportation (DOT), er blevet strømlinet i årenes løb. Når udenlandske luftfartsselskaber anmoder om bemyndigelse i henhold til en luftfartsaftale, kan deres anmodninger normalt behandles hurtigt. Den amerikanske delegation forklarede derefter, at Fællesskabets luftfartsselskaber har mulighed for at forelægge én enkelt anmodning om fuld bemyndigelse vedrørende en rute i henhold til artikel 3, stk. 1, hvilket omfatter ret til både rute- og charterflyvning. Den 23. august 2005 annoncerede DOT en endnu hurtigere procedure, hvorefter det er hensigten, at udenlandske luftfartsselskaber, der anmoder om nye ruterrettigheder, samtidig skal indsende anmodninger om dispensation og tilladelse. Forudsat at DOT kan give positiv respons på grundlag af den forelagte dokumentation og hensynet til almene interesser med relevans for licensafgørelser, udsteder DOT én enkelt kendelse, der 1) giver dispensation i den periode, som dispensationen normalt ville gælde for, eller indtil tilladelsen træder i kraft, alt efter hvilken periode der er kortest, og 2) foreløbigt (dvs. med anvendelse af »show-cause«) giver en tilsvarende tilladelse, ligeledes for den standardperiode, tilladelsen normalt ville gælde for (f.eks. på ubestemt tid for ordninger, der er omfattet af aftalen). For de luftfartsselskaber, der allerede har anmodet om både dispensation og tilladelse, og hvor dokumentationen vedrørende anmodningerne stadig er aktuel, er DOT begyndt at behandle anmodningerne efter fremgangsmåden af 23. august 2005.

25. Hvis et af Fællesskabets luftfartsselskaber ønsker at udøve noget af sin bemyndigelse ved hjælp af fælles rutenumre i henhold til artikel 10, stk. 7, kan de luftfartsselskaber, der er partnere i de fælles rutenumre, indgive en fælles anmodning om den nødvendige bemyndigelse. Det luftfartsselskab, der udbyder ruten offentligt, skal have forudgående økonomisk bemyndigelse hertil fra DOT, uanset hvilken type flyvning (rute-flyvning eller charter) der skal sælges under det pågældende rutenummer. Det luftfartsselskab, hvis fly benyttes, skal ligeledes have forudgående økonomisk bemyndigelse fra DOT: charterbemyndigelse til at give det andet luftfartsselskab kapacitet til at markedsføre ruten, og enten charter- eller rutebemyndigelse vedrørende den kapacitet, det selv vil markedsføre. Det luftfartsselskab, hvis fly benyttes, skal også have en erklæring om bemyndigelse til at benytte partnerens rutenummer på de pågældende flyvninger. Det luftfartsselskab, hvis fly benyttes, kan anmode om en generel erklæring om bemyndigelse på ubestemt tid for samarbejdet med fælles rutenumre, idet de specifikke markeder, hvor der ønskes bemyndigelse til fælles rutenumre, angives. Der kan tilføjes flere markeder ved at give DOT et varsel på 30 dage. En erklæring om bemyndigelse til fælles rutenumre gælder for et specifikt luftfartsselskab, og hvert udenlandsk partnerskab med fælles rutenumre kræver sin egen bemyndigelse og eventuelt en sikkerhedsvurdering vedrørende fælles rutenumre foretaget af det amerikanske luftfartsselskab efter de af DOT offentliggjorte retningslinjer.
26. Hvis et af Fællesskabets luftfartsselskaber i henhold til artikel 10, stk. 9, ønsker at stille et helt luftfartøj med besætning til rådighed for et amerikansk luftfartsselskab til flyvning under det amerikanske luftfartsselskabs rutenummer, skal Fællesskabets luftfartsselskab ligeledes have charterbemyndigelse fra DOT samt en erklæring om bemyndigelse. Den amerikanske delegation mente, at så godt som alle de luftfartsselskaber i Fællesskabet, der på nuværende tidspunkt har rute-flyvning til USA, også har global charterbemyndigelse fra DOT. For så vidt angår økonomisk licens skal de således kun have en erklæring om bemyndigelse for at kunne stille et helt luftfartøj med besætning til rådighed for amerikanske luftfartsselskaber. Den amerikanske delegation oplyste desuden, at den ikke forventer, at anmodninger om charterbemyndigelse fra andre luftfartsselskaber i Fællesskabet vil give anledning til problemer.
27. Udstedelse af en erklæring om bemyndigelse, hvad enten det drejer sig om fælles rutenumre eller om at stille et helt luftfartøj med besætning til rådighed, kræver, at DOT konstaterer, at den foreslåede drift er i overensstemmelse med almene interesser. Dette er betydeligt lettere at opnå, hvis det kan fastslås, at de foreslåede tjenesteydelser er omfattet af gældende luftfartsaftaler. Hvis rettighederne er omfattet af en aftale, fremgår det også, at der er tale om gensidighed.
28. Med hensyn til både fælles rutenumre og til at stille et helt luftfartøj med besætning til rådighed i henhold til artikel 10, stk. 7 og 9, vil vurderingen af, om driften er i overensstemmelse med almene interesser, navnlig bygge på:
- om det amerikanske luftfartsselskab har foretaget en sikkerhedsundersøgelse af det udenlandske luftfartsselskab
 - om det land, der har udstedt det udenlandske luftfartsselskabs AOC, er i IASA's kategori 1
 - om det udenlandske luftfartsselskabs hjemland behandler amerikanske luftfartsselskaber med en betydelig grad af gensidighed
 - om godkendelse vil kunne medføre konkurrencemæssige betænkeligheder.
29. Med hensyn til at stille et luftfartøj med besætning til rådighed vil vurderingen af, om driften er i overensstemmelse med almene interesser, desuden bygge på:
- om det udlejende luftfartsselskab ifølge leasing-aftalen skal have kontrol med driften
 - om den myndighed, der har udstedt udlejerens AOC, skal være ansvarlig for det lovpligtige tilsyn
 - om godkendelse af leasing-aftalen vil give en urimelig fordel til en af parterne i en arbejdskonflikt, der resulterer i, at trafikken på et marked ikke kan afvikles.

30. Erklæringer om bemyndigelse til at stille et helt luftfartøj med besætning til rådighed vil, i det mindste i begyndelsen, blive udstedt for en begrænset periode (f.eks. seks til ni måneder) eller undtagelsesvis, hvilket er i overensstemmelse med fremgangsmåden i EU.
31. Som svar på EU-delegationens betænkelighed ved, at DOT kan udøve skøn i forbindelse med almene interesser, påpegede den amerikanske delegation, at DOT i forbindelse med open sky-samarbejde har vurderet, at ordninger med fælles rutenumre er i overensstemmelse med almene interesser, og konsekvent har udstedt erklæringer om bemyndigelse med mindst muligt tidsforbrug. Den amerikanske delegation oplyste, at DOT i forbindelse med både fælles rutenumre og tilrådighedsstillelse af luftfartøj med besætning, hvor kun parternes luftfartsselskaber er involveret, i sin vurdering af almene interesser vil fokusere på de ovenfor beskrevne punkter, medmindre der foreligger atypiske omstændigheder, f.eks. med relation til national sikkerhed eller kriminalitet. Såfremt der foreligger sådanne atypiske omstændigheder, vil USA desuden omgående underrette den anden part.
32. Som svar på et spørgsmål fra den amerikanske delegation bekræftede EU-delegationen, at luftfartøjer, der anvendes af et af Fællesskabets luftfartsselskaber, i henhold til nugældende EU-lovgivning (Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992) skal være registreret i Fællesskabet. En medlemsstat kan dog dispensere fra dette krav i forbindelse med kortfristede leasing-ordninger for at imødekomme midlertidige behov eller under andre ganske særlige omstændigheder. Et luftfartsselskab i Fællesskabet, der er part i en sådan ordning, skal på forhånd indhente godkendelse fra den relevante licensudstedende myndighed, og en medlemsstat må ikke godkende en aftale om at stille et luftfartøj med besætning til rådighed for et luftfartsselskab, den har udstedt driftstilladelse til, medmindre sikkerhedsnormer svarende til dem, der kræves i fællesskabslovgivningen eller i givet fald national lovgivning, er opfyldt.
33. Begge delegationer anerkendte, at manglende bemyndigelse af luftfartsselskaber til at udøve de rettigheder, de har ifølge aftalen, eller urimelig forsinkelse af udstedelsen af en sådan bemyndigelse kan have konsekvenser for et luftfartsskabs rimelige og lige muligheder for at konkurrere. Hvis en af parterne mener, at dens luftfartsselskaber ikke modtager den økonomiske bemyndigelse, de er berettiget til i henhold til aftalen, kan den henvise sagen til Det Fælles Udvalg.
34. Med hensyn til artikel 14, stk. 4, erindrede EU-delegationen om, at traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab i henhold til artikel 295 ikke på nogen måde berører de ejendomsretlige ordninger i medlemsstaterne. Som svar herpå gav den amerikanske delegation udtryk for det synspunkt, at et stats-ejet luftfartsselskab kan have en negativ virkning på luftfartsskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om at udbyde den internationale lufttransport, der er omfattet af denne aftale.
35. Med hensyn til artikel 15 bemærkede delegationerne, at det er vigtigt, at der er international konsensus i miljøspørgsmål på luftfartsområdet inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). De understregede i den forbindelse betydningen af den aftale, der blev opnået med enstemmighed på 35. ICAO-forsamling, og som omfatter både støj og emissioner fra luftfartøjer (resolution A35-5). Begge parter forpligter sig til at overholde resolutionen i fuldt omfang. Begge parter forpligter sig i overensstemmelse med denne resolution til at anvende princippet om en afbalanceret strategi over for foranstaltninger til at styre virkningen af flystøj (herunder restriktioner med henblik på at begrænse luftfartøjers adgang til lufthavne på bestemte tidspunkter) og til at sikre, at afgifter for flymotoremissioner på lufthavnsplan beregnes ud fra udgifterne til at afbøde miljøvirkningen fra de flymotoremissioner, der er korrekt identificeret og har direkte forbindelse til lufttransport. Begge parter bemærkede også, at relevante juridiske forpligtelser på internationalt, regionalt, nationalt eller lokalt plan ligeledes skal respekteres i fuldt omfang, når sådanne eksisterer; for USA var skæringsdatoen den 5. oktober 2001, og for Det Europæiske Fællesskab var det den 28. marts 2002.

36. Delegationerne noterede sig desuden bestemmelserne om klimaændring, energi og bæredygtig udvikling i »Gleneagles-kommunikéet«, som G8-nationerne udsendte i 2005, samt rammen for samarbejde om lufttrafikstyring i det aftalememorandum, som Federal Aviation Administration og Kommissionen undertegnede den 18. juli 2006. Delegationerne noterede sig, at de ansvarlige myndigheder i USA og EU agter at styrke det tekniske samarbejde, bl.a. på områderne klimaforskning og teknologisk udvikling, der vil øge sikkerheden, forbedre brændstoføkonomien og begrænse emissionerne i lufttransporten. Under hensyntagen til de to delegationers respektive holdning til spørgsmålet om international luftfarts handel med emissioner noterede delegationerne, at USA og Den Europæiske Union agter at arbejde inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart.
37. Med hensyn til sammensætningen af Det Fælles Udvalg oplyste den amerikanske delegation, at USA agter at have flere instanser repræsenteret under udenrigsministeriets formandskab. EU-delegationen oplyste, at EU vil blive repræsenteret af Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater. De to delegationer oplyste også, at deltagelse af de berørte parter vil være en vigtig del af Det Fælles Udvalgs arbejdsproces, og at repræsentanter for de berørte parter derfor vil blive inviteret med som observatører, medmindre en af parterne eller begge parter træffer anden afgørelse.
38. Med hensyn til artikel 18 bekræftede delegationerne, at de agter at afholde et indledende møde i Det Fælles Udvalg senest 60 dage efter, at denne aftale er undertegnet.
39. Delegationerne bekræftede, at metoder som krav om førsteret, forholdet mellem et luftfartsselskabs flyvninger til og fra et givet land (»uplift ratio«), gebyr for ikke at gøre indsigelse (»no-objection fee«) eller enhver anden restriktion med hensyn til kapacitet, hyppighed eller trafik er i modstrid med aftalen.
40. EU-delegationen gjorde opmærksom på, at det bør være så klart som muligt for begge parter, i hvilket omfang repræsentanter for USA's Department of Transportation (DOT) og Europa-Kommissionen i henhold til deres respektive love, forskrifter og praksis kan udveksle oplysninger om konkurrencespørgsmål, der er omfattet af bilag 2 til aftalen, navnlig med hensyn til data og perspektiver vedrørende spørgsmål, der er under behandling af de nævnte myndigheder.
41. Den amerikanske delegation oplyste, at de procedurer, der er omhandlet i bilag 2 til aftalen, er udbud efter amerikansk lovgivning og er omfattet af lovmæssige, forskriftsmæssige og retlige restriktioner, der skal sikre, at der træffes afgørelse udelukkende på grundlag af oplysninger, der fremgår af sagens akter, herunder oplysninger til offentligheden, som DOT har besluttet skal meddeles officielt, og som parterne har haft mulighed for at kommentere inden den endelige afgørelse.
42. Den amerikanske delegation forklarede, at disse restriktioner ikke udelukker, at repræsentanter, der rådgiver beslutningstageren i DOT under en procedure, kan drøfte spørgsmål med Kommissionens repræsentanter som 1) et markeds konkurrencestatus på grundlag af ikke-fortrolige data, 2) virkningen af eksisterende alliancer eller andre joint ventures og resultaterne af tidligere pålagte betingelser eller andre begrænsninger i forbindelse med konkurrencespørgsmål, 3) generelle former for konkurrenceanalyse eller -metoder, 4) tidligere sager, inkl. sagsakter og afgørelser, 5) gældende materiel ret, politikker og procedurer, 6) spørgsmål, der vil kunne rejses i forbindelse med potentielle sager, hvis behandling ikke er blevet formelt indledt, forudsat at repræsentanter for DOT ikke foregriber kendsgerninger eller resultater i sådanne sager, og 7) for så vidt angår igangværende procedurer, hvilke spørgsmål der allerede er rejst af parterne, og hvilken ikke-fortrolig dokumentation sagsakterne omfatter, igen forudsat at det ikke giver mulighed for at foregribe kendsgerninger og resultater.

43. Der er to grundlæggende proceduremæssige restriktioner for drøftelsen af igangværende sager. Den første gælder overvejende for meddelelser fra Kommissionen til DOT: Sidstnævntes afgørelse må ikke bygge på væsentlige oplysninger eller argumenter, som alle parter ikke har haft mulighed for at kommentere som led i sagsakterne inden den endelige afgørelse. Modtages der sådanne oplysninger, må de ikke lægges til grund for beslutninger, medmindre de gøres tilgængelige. Den anden begrænsning vedrører meddelelser fra i stedet for til DOT: Instansen må ikke foregribe eller give indtryk af at foregribe spørgsmålene — dvs. drage konklusioner, inden sagen er moden til det, og en endelig afgørelse er blevet offentliggjort. Denne begrænsning finder anvendelse på DOT i enhver sammenhæng, uanset om der er tale om drøftelser med EU eller enhver anden enhed, der ikke er en legitim del af amerikanske regeringsmyndigheders interne beslutningsproces, og uanset om de har interesse i sagen eller ikke. DOT agter at underrette Kommissionens repræsentanter omgående, hvis det får kendskab til, at beslutningstagningen foregribes eller søges påvirket under drøftelsen af et bestemt spørgsmål, så repræsentanterne kan træffe beslutning om det videre forløb.
44. EU-delegationen bad den amerikanske delegation garantere, at det lovmæssige »almen interesse«-kriterium ikke anvendes i henhold til den amerikanske konkurrenceordning, således at individuelle amerikanske luftfartsselskabers interesser foretrækkes frem for andre luftfartsselskabers, amerikanske eller udenlandske. Den amerikanske delegation svarede, at dette kriterium og de konkurrencenormer, DOT skal bygge sine afgørelser på, er udarbejdet og anvendes til at beskytte konkurrencen på markederne som helhed, ikke de enkelte konkurrerende luftfartsselskaber. Den amerikanske delegation bemærkede blandt andet, at »almen interesse« i international lufttransport er defineret ved lov som omfattende både lige muligheder for amerikanske og udenlandske luftfartsselskaber og den størst mulige konkurrence. Kriteriet almen interesse i lovgivningen vedrørende DOT's godkendelse af og tildeling af antitrust-immunitet til aftaler mellem luftfartsselskaber er desuden ikke en undtagelse fra den konkurrenceanalyse, som instansen skal følge, men snarere et yderligere krav, der skal være opfyldt, for at DOT kan give antitrust-immunitet. Endelig understregede den amerikanske delegation, at alle beslutninger, som DOT træffer, skal være i overensstemmelse med national lovgivning og internationale forpligtelser, herunder aftaler om civil luftfart, der indeholder et enslydende krav om, at alle parter skal give de andre parter luftfartsselskaber »rimelige og lige muligheder for at konkurrere«.
45. Under drøftelsen af dette spørgsmål bekræftede begge delegationer, at deres respektive konkurrenceordninger anvendes med respekt for de rimelige og lige konkurrencemuligheder, der gives alle parternes luftfartsselskaber, og i overensstemmelse med det generelle princip om at beskytte og fremme konkurrencen på markederne som helhed, selv om de enkelte konkurrerende luftfartsselskaber kan have modstridende interesser.
46. Med hensyn til Europa-Kommissionens procedurer forklarede EU-delegationen, at den vigtigste begrænsning af Europa-Kommissionens mulighed for at deltage aktivt i samarbejde med udenlandske regeringsinstanser skyldes restriktioner med hensyn til muligheden for at meddele fortrolige oplysninger. Oplysninger, som Kommissionen og medlemsstaternes myndigheder har fået adgang til under en efterforskning, og som er af en art, der er dækket af tavshedspligt, er omfattet af artikel 287 i EF-traktaten og artikel 28 i forordning (EF) nr. 1/2003. Dette vedrører først og fremmest oplysninger, der ikke er offentligt tilgængelige, og som kan fremkomme under en efterforskning, meddeles i svaret på en anmodning om oplysninger, eller meddeles frivilligt til Kommissionen. Disse oplysninger omfatter også forretningshemmeligheder. Sådanne oplysninger må ikke meddeles nogen instans i et tredjeland, medmindre den pågældende kilde udtrykkeligt har givet sit samtykke. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt og ønskeligt, at Kommissionen meddeler en eller flere udenlandske instanser fortrolige oplysninger, skal der derfor indhentes samtykke i form af en dispensation fra kilden til de pågældende oplysninger.
47. Oplysninger med tilknytning til en efterforskning eller en eventuel efterforskning er ikke omfattet af ovennævnte bestemmelser. I sådanne oplysninger indgår det, at der foregår en efterforskning, genstanden for efterforskningen, identiteten af den eller de virksomhed(er), som efterforskningen vedrører (dette kan dog også under visse omstændigheder være beskyttede oplysninger), hvilken sektor efterforskningen gælder, samt hvilke skridt der foreslås taget i løbet af efterforskningen. Disse oplysninger holdes normalt fortrolige for at sikre, at efterforskningen foregår korrekt. De kan dog videregives til DOT, da DOT i henhold til artikel 5 i bilag 2 til aftalen er forpligtet til at sikre, at oplysningerne forbliver fortrolige.

48. Som svar på et spørgsmål fra EU-delegationen bekræftede den amerikanske delegation, at de kompetente myndigheder i USA vil behandle anmodninger om antitrust-immunitet for kommercielle samarbejdsaftaler, herunder reviderede aftaler, retfærdigt og hurtigt. Den amerikanske delegation bekræftede desuden, at lufttransportaftalen mellem USA og EU, hvad enten den anvendes i henhold til artikel 25 eller er trådt i kraft i henhold til artikel 26, for så vidt angår luftfartsselskaber i Fællesskabet opfylder Department of Transportation's krav om, at der skal foreligge en open sky-aftale mellem USA og det eller de anmodende udenlandske luftfartsselskab(er)s hjemland(e), for at en sådan anmodning om antitrust-immunitet eller om fortsat immunitet fra et udenlandsk luftfartsselskab kan tages i betragtning. Ovenstående bekræftelse finder ikke anvendelse på anmodninger fra Irland, før del 4 i bilag 1 udløber.
49. Som svar på et spørgsmål fra EU-delegationen oplyste den amerikanske delegation, at alle DOT-bestemmelserne om edb-reservationssystemer (»CRS« eller »systemer«) udløb den 31. juli 2004. DOT har dog fortsat myndighed til at forbyde illoyal og vildledende praksis og illoyale konkurrencemetoder inden for luftfartssektoren, og DOT kan anvende denne myndighed til at tage problemet op, hvis et system virker konkurrencebegrænsende i sin markedsføring af luftfartsselskabers tjenester. Derudover har Department of Justice og Federal Trade Commission beføjelser til at behandle klager over, at et system fungerer på en måde, der overtræder antitrust-lovgivningen.
50. Med hensyn til artikel 25 forklarede EU-delegationen, at midlertidig anvendelse i nogle medlemsstater først skal godkendes af parlamentet i overensstemmelse med landets forfatningsmæssige krav.
51. Begge delegationer bekræftede, at hvis en af parterne beslutter at bringe den midlertidige anvendelse af aftalen til ophør i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2, kan ordningerne i del 4 i bilag 1 til aftalen fortsat finde anvendelse, hvis parterne er enige herom.
52. Med hensyn til artikel 26 forklarede EU-delegationen, at de i denne artikel omhandlede procedurer i nogle medlemsstater omfatter ratifikation.
53. Som svar på et spørgsmål fra den amerikanske delegation om restriktioner, der hidrører fra de resterende elementer af bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstaterne, bekræftede EU-delegationen, at sådanne restriktioner, der måtte berøre de muligheder, luftfartsselskaber i USA og Fællesskabet har for at udøve deres rettigheder i henhold til denne aftale, ikke længere finder anvendelse.
54. De to delegationer understregede, at intet i aftalen på nogen måde berører deres respektive retlige og politiske stillingtagen til forskellige miljøspørgsmål med tilknytning til luftfart.
55. De to delegationer noterede, at ingen af parterne vil anføre aftalen eller nogen del af den som grundlag for at modsætte sig, at alternative strategier for forhold, aftalen omfatter, drøftes i Organisationen for International Civil Luftfart.
56. Luftfartsaftaler mellem USA og en medlemsstat er ikke anført i del 1 i bilag 1 til aftalen, hvis der ved undertegnelsen af aftalen var tvivl om den pågældende aftales anvendelse. Det er dog delegationernes hensigt, at aftalen anvendes midlertidigt af USA og den eller de pågældende medlemsstat(er) i overensstemmelse med aftalens artikel 25.

*For Det Europæiske Fællesskabs og dets
medlemsstaters delegation*

Daniel CALLEJA

*For Amerikas Forenede
Staters delegation*

John BYERLY

Skriftlig erklæring, som formandskabet skal forelægge USA ved undertegnelsen på vegne af EF og dets medlemsstater

Denne aftale vil, indtil den træder i kraft, blive anvendt midlertidigt af medlemsstaterne i god tro og i overensstemmelse med bestemmelserne i gældende national ret.
