

LENNUTRANSPORDILEPING

AMEERIKA ÜHENDRIIGID (edaspidi USA), ühelt poolt

ning

AUSTRIA VABARIIK,

BELGIA KUNINGRIIK,

BULGAARIA VABARIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

EESTI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

PRANTSUSMAA VABARIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

KREEKA VABARIIK,

UNGARI VABARIIK,

IIRIMAA,

ITAALIA VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

MALTA,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

RUMEENIA,

SLOVAKI VABARIIK,

SLOVEENIA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

SUURBRITANNIA JA PÕHJA-IIRI ÜHENDKUNINGRIIK,

olles Euroopa Ühenduse asutamislepingu osalised ja Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi "liikmesriigid"),

ning EUROOPA ÜHENDUS, teiselt poolt,

SOOVIDES edendada lennuettevõtjate konkurentsil põhinevat rahvusvahelist lennundust turul, mille reguleerimise valitsused minimaalselt sekkuvad;

SOOVIDES soodustada rahvusvahelise lennutranspordi võimaluste laiendamist, sealhulgas lennutranspordivõrgustike arendamise teel, et täita reisijate ja vedajate vajadust sobivate lennutransporditeenuste järele;

SOOVIDES võimaldada lennuettevõtjatel pakkuda reisijatele ja vedajatele avalikke konkurentsivõimelisi hindu ja teenuseid avatud turgudel;

SOOVIDES, et kõik lennutranspordisektorid, sealhulgas lennuettevõtjate töötajad, saaksid liberaliseeritud lepingust kasu;

SOOVIDES tagada rahvusvahelise lennutranspordi ohutuse ja julgestuse kõrgeimat taset ning veel kord rõhutades oma tõsisit muret õhusõidukite julgeoleku vastu suunatud tegude või ähvarduste üle, mis ohustavad isikuid või vara, mõjutavad negatiivselt lennutranspordi toimimist ning kahjustavad üldsuse usaldust tsiviillennunduse ohutuse vastu;

ARVESTADES Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allkirjutamiseks avatud rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni;

TUNNISTADES, et valitsuse subsidiumid võivad kahjustada lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ning takistada käesoleva lepingu põhieesmärkide saavutamist;

KINNITADES keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel;

VÕTTES ARVESSE tarbijakaitse olulisust, sealhulgas kaitset, mille tagab 28. mail 1999 Montrealis koostatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon;

SOOVIDES tugineda olemasolevate lepingute raamistikule, eesmärgiga avada juurdepääs turgudele ning võimaldada maksimaalset kasu tarbijatele, lennuettevõtjatele, töötajatele ning üldsusele mõlemal pool Atlandi ookeani;

TUNNISTADES, et konkurentsivõime tugevdamiseks ja käesoleva lepingu eesmärkide edendamiseks on oluline suurendada oma lennuettevõtjate juurdepääsu ülemaailmsetele kapitaliturgudele;

SOOVIDES luua ülemaailmse tähtsusega pretsedenti, et propageerida liberaliseerimise eeliseid selles üliolulisel majandussektoris,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

3. "konventsioon" – Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allkirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis hõlmab:

Artikkel 1

Mõisted

Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas lepingus järgmisi mõisteid:

1. "leping" – käesolev leping, selle lisad ja liide ning kõik nende muudatused;

2. "lennutransport" – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, kauba ja posti – kas eraldi või koos – vedu õhusõidukil;

a) kõiki vastavalt konventsiooni artikli 94 punktile a jõustunud ja nii USA kui ka liikmesriigi või liikmesriikide poolt ratifitseeritud muudatusi, mis seonduvad kõnealuse teemaga,

ja

b) vastavalt konventsiooni artiklile 90 vastu võetud lisasid, kui lisa või selle muudatus on konkreetsel hetkel jõus nii USA kui ka liikmesriigi või liikmesriikide suhtes ning seondub kõnealuse teemaga;

4. "kogumaksumus" – teenuse pakkumise maksumus koos mõistliku tasuga halduskulude eest;
5. "rahvusvaheline lennutransport" – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
6. "lepinguosaline" – USA või Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid;
7. "hind" – piletihind, tariif või tasu, mida lennuettevõtjad, sealhulgas nende esindajad, võtavad reisijate, pagasi ja/või kauba (välja arvatud post) vedamise eest lennutranspordiga, kaasa arvatud vajaduse korral merevõi maismaatranspordi ja rahvusvahelise lennutranspordiga, ning nende piletihindade, tariifide või tasude rakendamise tingimused;
8. "peatas mittekabanduslikel eesmärkidel" – maandumine lennutranspordis muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, kauba ja/või posti pardalevõtmine või mahalaadimine;
9. "territoorium" – USA puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla; Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut vastavalt asutamislepingus ja sellele järgnevas õigusaktis sätestatud tingimustele; käesoleva lepingu kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldata, et see mõjutaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi asjakohaseid õiguslikke seisukohti seoses vaidlusega selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb, ning seoses Gibraltari lennujaama suhtes liikmesriikide vahel 18. septembris 2006. aasta seisuga kehtivate Euroopa Ühenduse lennundusmeetmete jätkuva peatamisega, kooskõlas 18. septembril 2006 Cordobas vastu võetud Gibraltari lennujaama käsitleva ministrite deklaratsiooni sätetele,
- ning
10. "kasutustasu" – lennuettevõtjatelt lennujaama, lennujaama keskkonnaalaste, lennuliikluse või lennundusjulgestuse rajatiste või teenuste, kaasa arvatud nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu.

Artikkel 2

Õiglased ja võrdsed võimalused

Lepinguosalised võimaldavad kummagi lepinguosalise lennuettevõtjatel õiglastel ja võrdsetel alustel konkureerida käesoleva lepinguga reguleeritavate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste pakkumisel.

Artikkel 3

Õiguste andmine

1. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele järgmised õigused rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt:
- õigus ilma maandumiseta üle tema territooriumi lennata;
 - õigus teha tema territooriumil peatusi mittekabanduslikel eesmärkidel;
 - õigus teostada rahvusvahelist lennutransporti järgmistel marsruutidel paiknevate punktide vahel:
 - USA lennuettevõtjate puhul: punktidest väljaspool USAd läbi USA ja vahepunktide mis tahes punkti mis tahes liikmesriigis või liikmesriikides ja väljaspool neid; kaubaveoteenuste korral mis tahes liikmesriigi ja mis tahes punkti või (sealhulgas mis tahes teises liikmesriigis asuvate) punktide vahel;
 - Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide lennuettevõtjate (edaspidi "ühenduse lennuettevõtjad") puhul: punktidest väljaspool liikmesriike läbi liikmesriikide ja vahepunktide mis tahes punkti või punktidesse USAs ja sellest väljaspool; kaubaveoteenuste korral USA ja mis tahes punkti või punktide vahel; ning kombineeritud lennutranspordi korral USA territooriumi mis tahes punkti või punktide ja Euroopa ühise lennunduspiirkonna (edaspidi "ECAA") liikme territooriumi mis tahes punkti või punktide vahel;
- ning
- muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.
2. Lennuettevõtjad võivad omal valikul mõnel või kõikidel lendudel:
- teostada lende ühel või mõlemal suunal;
 - kasutada ühe õhusõidukiga teostataval lennul erinevaid lennumumbreid;
 - teostada lende mis tahes kombinatsioonis ja järjekorras väljaspool lepinguosaliste territooriumi asuvasse punktidesse, vahepunktidesse ja lepinguosaliste territooriumil asuvasse punktidesse;
 - jätta vahele peatusi mis tahes punktis või punktides;
 - vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki mis tahes teise oma õhusõiduki vastu;

- f) lennuks oma territooriumilt väljaspool asuvatesse punktidesse kasutada ühte või mitut õhusõidukit või lennu numbrit ning pakkuda ja reklaamida seda lendu üldsusele ühe lennuna;
- g) teha vahemaandumisi mis tahes punktides kummagi lepinguosalise territooriumil või sellest väljaspool;
- h) teha transiitvedusid läbi teise lepinguosalise territooriumi;
- ning
- i) olenemata veose päritolust kombineerida vedusid samal õhusõidukil;

ilma piiranguteta suuna ja geograafilise asukoha suhtes ja kaotamata käesoleva lepingu alusel lubatud mis tahes vedude õigust.

3. Käesoleva artikli lõike 1 sätteid kohaldatakse tingimusel, et:

- a) USA lennuettevõtjate puhul on need lennud (välja arvatud kaubaveolennud) osa USA-d teenindavatest lendudest,
- ja
- b) ühenduse lennuettevõtjate puhul on need lennud – välja arvatud i) kaubaveolennud ja ii) kombineeritud veod USA ja ECAA ükskõik millise liikme vahel alates käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäevast – osa liikmesriiki teenindavatest lendudest.

4. Lepinguosalsed lubavad lennuettevõtjatel turul valitseva olukorra alusel määrata nende poolt teostatava rahvusvahelise lennutranspordi lendude sageduse ja mahu. Vastavalt sellele õigusele ei kehtesta kumbki lepinguosaline ühepoolset piiranguid vedude mahule, sagedusele, lendude regulaarsusele, teise lepinguosalise lennuettevõtja käitavale õhusõiduki tüübile või tüüpidele ega nõua teise lepinguosalise lennuettevõtjalt sõiduplaanide, tellimuslendude programmide ega tegevuskavade esitamist, välja arvatud juhul, kui seda nõutakse tolliformaalsuste täitmise eesmärgil, tehnilistel, lennutegevusega või keskkonnaga seotud põhjustel (mis on koosõlas artikliga 15) ja ühtsetel tingimustel koosõlas konventsiooni artikliga 15.

5. Lennuettevõtjad võivad teostada rahvusvahelise lennutranspordi lende ilma piiranguteta käitavate õhusõidukite arvu või tüüpide muutmise suhtes mis tahes punktis, tingimusel et: a) USA lennuettevõtjate puhul on need lennud (välja arvatud kaubaveolennud) osa USA-d teenindavatest lendudest või b) ühenduse lennuettevõtjate puhul on need lennud – välja arvatud i) kaubaveolennud ja ii) kombineeritud veod USA ja ECAA liikme vahel alates käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäevast – osa liikmesriiki teenindavatest lendudest.

6. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:
- a) USA lennuettevõtjatele õigust mis tahes liikmesriigi territooriumil võtta pardale tasu eest veetavaid reisijaid, pagasit, veo-seid või posti, mille sihtkoht on mõni teine punkt sama liikmesriigi territooriumil;
- b) ühenduse lennuettevõtjatele õigust USA territooriumil võtta pardale tasu eest veetavaid reisijaid, pagasit, kaupa või posti, mille sihtkoht on mõni teine punkt USA territooriumil.
7. Ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu USA valitsuse poolsetele lennutranspordi hangetele reguleerib 3. lisa.

Artikkel 4

Load

Kui lepinguosaline saab teise lepinguosalise lennuettevõtjalt lennu- ja tehniliste lubade vormistamise ja esitamise nõuete kohaselt esitatud taotluse, annab ta asjakohase loa minimaalse protseduurilise viivitusega, tingimusel et:

- a) USA lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle USAle, tema kodanikele või mõlemale ning lennuettevõtjal on USA lennutegevusluba ja tema peamine tegevuskoht on USA territooriumil;
- b) ühenduse lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle liikmesriigile või liikmesriikidele, liikmesriigi või liikmesriikide kodanikele või mõlemale ning lennuettevõtjal on ühenduse lennutegevusluba ja tema peamine tegevuskoht on Euroopa Ühenduse territooriumil;
- c) lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud õigusnormidega, mida taotluse või taotlused saanud lepinguosaline tavaliselt kohaldab rahvusvahelise lennutranspordi teostaja suhtes;
- ning
- d) rakendatakse ja järgitakse artikli 8 (ohutus) ja artikli 9 (julgestus) sätteid.

*Artikkel 5***Lubade tühistamine**

1. Lepinguosalised võivad tühistada, peatada või piirata lennu- või tehnilisi lube või muul viisil peatada või piirata teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevust, kui:

- a) USA lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle USAle, tema kodanikele või mõlemale või ettevõtjal ei ole USA tegutsemisluba või tema peamine tegevuskoht ei ole USA territooriumil;
- b) ühenduse lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle liikmesriigile või liikmesriikidele, liikmesriigi või liikmesriikide kodanikele või mõlemale või lennuettevõtjal ei ole ühenduse tegutsemisluba või tema peamine tegevuskoht ei ole Euroopa Ühenduse territooriumil;

või

- c) lennuettevõtja ei täida käesoleva lepingu artiklis 7 (seaduste kohaldamine) osutatud õigusnorme.

2. Kui käesoleva artikli lõike 1 punktis c nimetatud õigusnormide edaspidise jätkuva mittetäitmise vältimiseks ei ole hädavajalik võtta koheseid meetmeid, rakendatakse käesolevas artiklis nimetatud õigusi üksnes pärast teise lepinguosalisega konsulteerimist.

3. Käesolev Artikkel ei piira lepinguosaliste õigust teise lepinguosalise lennuettevõtjate lennu- või tehnilisi lube peatada, tühistada, piirata või neile tingimusi seada kooskõlas artikliga 8 (ohutus) või artikliga 9 (lennundusjulgestus).

*Artikkel 6***Omandiõiguse, investeringute ja kontrolliga seotud lisaküsimused**

Olenemata käesoleva lepingu mis tahes muust sättest, rakendavad lepinguosalised oma otsuste tegemisel 4. lisa sätteid oma vastavate omandiõigust, investeringuid ja kontrolli käsitlevate õigusnormide alusel.

*Artikkel 7***Õigusnormide kohaldamine**

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate õhusõidukite suhtes kehtivad teise lepinguosalise õigusnormid, mis reguleerivad rahvusvahelises lennuliikluses osalevate õhusõidukite sisenemist

tema territooriumile, sealt väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust tema territooriumil ning need õhusõidukid täidavad neid õigusnorme teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, sealt väljumisel või seal viibides.

2. Ühe lepinguosalise lennuettevõtja reisijad, meeskonnad või last täidavad või nende nimel täidetakse teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljumisel teise lepinguosalise territooriumil kehtivaid õigusnorme reisijate, meeskondade või lasti õhusõidukil tema territooriumile sisenemise või sealt väljumise kohta (kaasa arvatud riiki sisenemise, julgeolekukontrolli, sisserände, passide, tolli ja karantiini eeskirjad või posti puhul postieeskirjad).

*Artikkel 8***Ohutus**

1. Lepinguosaliste vastutavad asutused tunnistavad käesoleva lepinguga sätestatud lennutranspordi teostamise eesmärgil kehtivaks teineteise poolt välja antud või kehtivaks tunnistatud ning seni kehtivaid lennukõlblikkussertifikaate, pädevustunnistusi ja lubasid, tingimusel et nende sertifikaatide, tunnistuste või lubade väljaandmise aluseks olevad nõuded on võrdsed vähemalt miinimumnõuetega, mida võidakse konventsioonist lähtuvalt kehtestada. Siiski võivad vastutavad asutused omaenda territooriumi ületavate lendude puhul mitte tunnustada pädevustunnistusi ja lubasid, mille on tema kodanikele välja andnud või mille kehtivust on tunnistanud teise lepinguosalise vastutavad asutused.

2. Lepinguosalise vastutavad asutused võivad taotleda konsultatsioone teise lepinguosalise vastutava asutusega selle asutuse poolt järgitavate lennundusrajatise ja -seadmeid, õhusõidukite meeskondi, õhusõidukeid ja tema järelevalve all olevate lennuettevõtjate tegevust puudutavate ohutusnõuete osas. Need konsultatsioonid toimuvad 45 päeva jooksul taotluse esitamisest, kui ei lepita teisiti kokku. Kui pärast konsultatsioone leiab konsultatsioone taotlenud vastutav asutus, et teise lepinguosalise asutuse(s) ei kehtesta ega taga nendes valdkondades ohutusnõuete täitmist vähemalt konventsioonist tulenevate miinimumnõuete tasemel, teavitab konsultatsioone taotlenud asutus teise lepinguosalise asutust sellest ning miinimumnõuete täitmiseks vajalikuks peetavatest sammudest, ning teise lepinguosalise asutus astub vajalikke samme olukorra parandamiseks. Konsultatsioone taotlenud vastutav asutus jätab endale õiguse peatada, tühistada või piirata teise lepinguosalise asutuse järelevalve all oleva lennuettevõtja või lennuettevõtjate lennuloa või tehnilise loa, kui see asutus ei astu mõistliku aja jooksul asjakohaseid samme olukorra parandamiseks, ning võtta selle lennuettevõtja või nende lennuettevõtjate suhtes koheseid meetmeid, kui see on hädavajalik vältimaks edasist eespool nimetatud nõuete täitmise ja tagamise kohustuse mittetäitmist, mille tulemuseks on otsene risk lennuohutusele.

3. Euroopa Komisjon peab samaaegselt saama kõik käesoleva artikli kohaselt esitatud taotlused ja teated.

4. Miski käesolevas artiklis ei takista lepinguosaliste vastutavaid asutusi pidamast ohutuslaseid läbirääkimisi, kaasa arvatud igapäevast ohutusnõuete rakendamist või aeg-ajalt tekkida või-vaid eriolukordi puudutavaid läbirääkimisi.

Artikkel 9

Lennundusjulgestus

1. Kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega kinnitavad lepinguosalised, et nende vastastikune kohustus kaitsta tsiviillennundust õigusvastaste tegude eest moodustab käesoleva lepingu lahutamatu osa. Piiramata oma rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustuste üldist iseloomu, tegutsevad lepinguosalised eelkõige kooskõlas järgmistele lepingutega: Tokios 14. septembril 1963 alla kirjutatud konventsioon kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, Haagis 16. detsembril 1970 alla kirjutatud õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsioon, Montrealis 23. septembril 1971 alla kirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsioon ja Montrealis 24. veebruaril 1988 alla kirjutatud protokoll ebaseaduslike vägivallaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades.

2. Taotluse korral annavad lepinguosalised teineteisele igakülgset abi, mis on vajalik tsiviillennunduse vastu suunatud ohtude korral, sealhulgas selleks, et ära hoida tsiviilõhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslikke tegusid õhusõidukite ohutuse, nende reisijate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete ohutuse vastu.

3. Vastastikustes suhetes tegutsevad lepinguosalised kooskõlas lennundusjulgestuse standardite ja asjakohase soovitatava praktikaga, mille on kehtestanud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioon ja mis on määratletud konventsiooni lisades; lepinguosalised nõuavad, et nende registritesse kantud õhusõidukite käitajad, samuti õhusõidukite käitajad, kelle peamine tegevuskoht või alaline elukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennuväljade käitajad tegutseksid vastavalt nendele lennundusjulgestuse nõuetele.

4. Mõlemad lepinguosalised tagavad, et nende territooriumidel rakendatakse tõhusaid meetmeid kaitsmaks õhusõidukeid ja kontrollimaks reisijaid, meeskonda, nende pagasit ja käsipagasit, samuti lasti ja õhusõiduki varusid pardalemineku või laadimise eel ja ajal, ning et neid meetmeid kohandatakse nii, et need oleksid vastavuses suurenenud ohuga tsiviillennunduses. Mõlemad

lepinguosalised lepivad kokku, et järgima peab teise lepinguosalise poolt tema territooriumilt lahkumise ja tema territooriumil viibimisega seoses nõutavaid julgestusmeetmeid. Mõlemad lepinguosalised suhtuvad positiivselt teise lepinguosalise kõikidesse taotlustesse rakendada konkreetse ohu korral julgestusalaseid erimeetmeid.

5. Võttes täielikult arvesse ja austades vastastikku teineteise suveräänsust võib kumbki lepinguosaline kehtestada julgestusmeetmeid oma territooriumile sisenemise suhtes. Võimaluse korral võtab see lepinguosaline arvesse julgestusmeetmeid, mida teine lepinguosaline juba rakendab, ja seisukohti, mida teine lepinguosaline võib esitada. Lepinguosalised tunnistavad siiski, et käesolev Artikkel ei piira lepinguosalise õigust keelata tema territooriumile sisenemast lennul või lendudel, mida ta peab oma julgeolekut ohustavaks.

6. Konkreetse julgeolekuohu korral võib lepinguosaline võtta erakorralisi meetmeid ja neid muuta. Nendest meetmetest teavitatakse viivitamata teise lepinguosalise vastutavaid asutusi.

7. Lepinguosalised rõhutavad, et oluline on töötada kooskõlastatud tavade ja standardite saavutamise nimel, mis on vahendiks lennutranspordi turvalisuse suurendamiseks ja nõuete erinevuse vähendamiseks. Sellel eesmärgil kasutavad lepinguosalised täiel määral olemasolevaid kanaleid juba kehtestatud ja kavandatavate julgestusmeetmete arutamiseks ning arendavaid neid. Lepinguosalised eeldavad, et arutlusele tulevate teemade hulgas on muuhulgas teise lepinguosalise poolt soovitatud või kavandatavad julgestusmeetmed, kaasa arvatud asjaolude muutmise põhjustatud julgestusmeetmete muutmine; ühe lepinguosalise soovitatud julgestusmeetmed teise lepinguosalise julgestusnõuete järgimiseks; võimalused lennundusjulgestuse meetmeid käsitlevate standardite kiiremaks kohandamiseks ja ühe lepinguosalise nõuete vastavus teise lepinguosalise seadusandlikele kohustustele. Selliste arutelude eesmärk peaks olema edendada uutest julgestusalastest algatustest ja nõuetest varajast teavitamist ning nende eelnevat arutamist.

8. Ilma et see piiraks vajadust võtta viivitamatult meetmeid lennutranspordi turvalisuse tagamiseks, kinnitavad lepinguosalised, et julgestusalaste meetmete kavandamisel hindavad nad nende võimalikku ebasoodsat mõju rahvusvahelisele lennutranspordile ning et seaduslike piirangute puudumisel võtavad nad seda arvesse asjaomaste julgestusriskide osas vajalike ja sobivate meetmete kindlaksmääramisel.

9. Kui leiab aset õhusõiduki ebaseaduslik hõivamine või muu reisijate, meeskonna, õhusõiduki, lennujaama või navigatsiooniseadmete turvalisust ohustav ebaseaduslik tegu või esineb nende oht, osutavad lepinguosalised teineteisele abi, võimaldades sidepidamist ja teisi asjakohaseid meetmeid, mis on mõeldud sellise teo või selle ohu kiireks ja ohutuks kõrvaldamiseks.

10. Kui lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole järginud käesoleva artikli lennundusjulgestuse nõudeid, võivad selle lepinguosalise vastutavad asutused nõuda viivitamatult konsultatsioone teise lepinguosalise vastutavate asutustega. Kui 15 päeva jooksul selle nõude esitamisest ei jõuta rahuldavale kokkuleppele, annab see aluse teise lepinguosalise lennuettevõtja või lennuettevõtjate lennu- ja tehniliste lubade peatamiseks, tühistamiseks, piiramiseks või neile tingimuste seadmiseks. Kui erakorraline olukord nõuab, võib lepinguosaline võtta enne 15 päeva möödumist ajutisi meetmeid.

11. Lisaks lennujaamade hindamisele, mis viiakse läbi, et määrata kindlaks nende vastavus käesoleva artikli lõikes 3 nimetatud lennundusjulgestuse standarditele ja praktikale, võib lepinguosaline paluda, et teine lepinguosaline hindaks koostöös, kas teise lepinguosalise konkreetseid julgestusmeetmeid vastavad taotluse esitanud lepinguosalise nõuetele. Lepinguosaliste vastutavad asutused lepivad eelnevalt kokku lennujaamad, mida hindama hakatakse, ja hindamise kuupäevad ning kehtestavad korra hindamiste tulemuste käsitlemiseks. Toetudes hindamiste tulemustele võib taotluse esitanud lepinguosaline otsustada, et teise lepinguosalise territooriumil rakendatakse samaväärseid julgestusmeetmeid ning et transfeerreisijad, transfeerpagas ja/või transfeerlast ei pea taotluse esitanud lepinguosalise territooriumil läbima korduvat julgestusotstarbelist läbivaatust. Sellest otsusest teavitatakse teist lepinguosalist.

Artikkel 10

Ärivõimalused

1. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on õigus asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste edendamiseks ja müügiks.

2. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on kooskõlas teise lepinguosalise territooriumile sisenemist, seal elamist ja töötamist käsitlevate õigusnormidega õigus teise lepinguosalise territooriumile tuua ja seal pidada lennutranspordi lendude teenindamiseks vajalikke juhtiv-, müügi-, tehnika-, lennutegevus- ja muid spetsialiste.

3. a) Ilma et see piiraks allpool esitatud punkti b kohaldamist, on lennuettevõtjatel teise lepinguosalise territooriumil lendude maapealse teenindamise osas järgmised õigused:

i) kas teenindada oma lende ise (omakäitlus) või soovi korral

ii) valida kas täismahus või osalist lendude teenindust osutavate konkureerivate teenuseosutajate vahel, kui nimetatud teenuseosutajatel on kõigi lepinguosaliste õigusnormide kohaselt õigus turule pääseda ja kui nimetatud teenuseosutajad on turul olemas.

b) Punkti a alapunktides i ja ii nimetatud õigustele võib seada teatud piiranguid üksnes seoses olemasoleva ruumi ja läbilaskevõimega, mis tulenevad lennujaama ohutu käitamise vajadusest. Kui need piirangud välisavad omakäitluse ja kui lendude maapealse teeninduse pakkujate vahel ei ole tegelikku konkurentsi, peavad kõik need teenused olema võrdsetel ja piisavatel alustel kättesaadavad kõikidele lennuettevõtjatele; selliste teenuste hinnad ei tohi ületada nende kogumaksumust koos amortisatsioonikuludega ja mõistliku tuluga.

4. Lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad teise lepinguosalise territooriumil müüa lennutransporditeenuseid ise ja/või lennuettevõtja valikul kas oma müügiesindajate või teiste lennuettevõtja määratud vahendajate kaudu. Kõikidel lennuettevõtjatel on õigus selliseid lennutransporditeenuseid müüa ja kõikidel isikutel on vaba võimalus neid osta konkreetset territooriumil kehtivas vääringus või vabalt konverteeritavas valuutas.

5. Kõigil lennuettevõtjatel on õigus nõudmisel tulude ülejääk konverteerida ja teise lepinguosalise territooriumilt oma territooriumile või valitud riiki või riikidesse üle kanda, välja arvatud juhul, kui see ei ole kooskõlas üldiselt kohaldatavate õigusnormidega. Konverteerimist ja ülekandmist lubatakse viivitamata ilma piiranguteta ja maksustamiseta lennuettevõtja esmase ülekandetaotluse kuupäeval tehingute suhtes kohaldatava vahetuskursi järgi.

6. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on teise lepinguosalise territooriumil õigus kohalike kulude, sealhulgas kütuse eest maksta kohalikus vääringus. Omal valikul võivad lepinguosaliste lennuettevõtjad oma kulude eest teise lepinguosalise territooriumil maksta vabalt konverteeritavas valuutas vastavalt kohalikele valuutaeeskirjadele.

7. Käesoleva lepingu alusel oma lende teostavad või teenu-seid pakkuvad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida selliseid koostöökokkuleppeid nagu plokk-broneeringu või koodijagamise kokkulepped:

a) lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega;

b) kolmandate riikide mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega;

ja

c) mis tahes riigi mere- või maismaatranspordi teenuste pakkujaga,

tingimused et i) selliste kokkulepete kõikidel osalistel on asjakohased volitused ja ii) kokkulepped vastavad lepinguosaliste poolt tavaliselt rahvusvahelise lennutranspordi teostamise või teenuste pakkumise suhtes kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimustele.

8. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on õigus sõlmida frantsiisi- või tootemargikokkuleppeid mõlema lepinguosalise või kolmanda riigi ettevõtetega, sealhulgas lennuettevõtjatega, tingimused, et lennuettevõtjatel on asjakohased volitused ja kokkulepped vastavad lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes tavaliselt kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimustele. Selliste kokkulepete suhtes kohaldatakse 5. lisa.

9. Lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida kokkuleppeid meeskonnaga õhusõidukite pakkumiseks rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks:

a) lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega;

ja

b) kolmanda riigi mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega,

tingimused et selliste kokkulepete kõikidel osalistel on asjakohased volitused ja kokkulepped vastavad lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes tavaliselt kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimustele. Kumbki lepinguosaline ei nõua, et õhusõiduki andnud teise lepinguosalise lennuettevõtjal peavad olema käesoleva lepingu alusel antud liiklusõigused marsruutidel, millele õhusõiduk lendama hakkab.

10. Olenemata käesoleva lepingu teistest sätetest, on lepinguosaliste lennuettevõtjatel ja kaubavedude kaudsetel teostajatel õigus seoses rahvusvahelise lennutranspordiga ilma piiranguteta kasutada mis tahes mere- või maismaatransporti kaubaveoks lepinguosaliste või kolmandate riikide territooriumi mis tahes punktidesse või punktidest, kaasa arvatud transpordiks tolliteenustega lennujaamadesse või lennujaamadest ja vajadusel korral tollitud veoste transpordiks vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele. Sellisel veosel, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, merd või õhu teel, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtjad võivad vastavalt oma valikule teostada ise mere- või maismaatransporti, sõlmida selleks kokkuleppeid teiste mere- või maismaatranspordi ettevõtjatega, kaasa arvatud mere- või maismaatranspordi teostavate teiste lennuettevõtjatega ja kaubaveolendude kaudsete teostajatega. Nimetatud ühendveoteenuseid võib pakkuda ühtse hinnaga kombineeritud lennu- ning mere või maismaatranspordi eest, tingimused, et vedajatele ei anta sellise transpordiviisi kohta eksitavaid teavet.

Artikkel 11

Tolli- ja muud maksud

1. Lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärase pardavarustus, maapealne varustus, kütus, määrdeained, tarbitavad tehnilised tarvikud, tagavaraosad (kaasa arvatud mootorid) ning pardavarud (sealhulgas, kuid mitte ainult toiduained, alkohoolsed ja karastusjoogid, tubakas ja muud tooted, mis on ette nähtud lennu ajal piiratud kogustes reisijatele müügiks või tarbimiseks) ja teised tooted, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult seoses rahvusvahelise lennutranspordi teostava õhusõiduki lendude või nende teenindamisega, vabastatakse saabumisel teise lepinguosalise territooriumile vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiisimaksudest ning sarnastest liikmesriikide asutused ja b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimused et see varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.

2. Samuti vabastatakse vastastikkuse põhimõtte alusel käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevatest tasudest:

a) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistlikus koguses pardavarud, mis on mõeldud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava õhusõiduki pardal, isegi siis, kui need pardavarud on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti;

b) lepinguosalise territooriumile toodud maapealne varustus ja varuosad (kaasa arvatud mootorid), mis on mõeldud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;

c) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud teise lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki tarbeks mõeldud kütus, määrdeained ja tarbitavad tehnilised tarvikud, isegi kui need on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti;

ja

d) vastavalt lepinguosaliste tollieeskirjadele trükised, mis on lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on mõeldud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava õhusõiduki pardal, isegi siis, kui need pardavarud on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti.

3. Käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud seadmete ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli all.

4. Käesolevas artiklis sätestatud vabastused kehtivad ka sel juhul, kui ühe lepinguosalise lennuettevõtja on lepingu alusel teiselt lennuettevõtjalt, kelle suhtes teine lepinguosaline samuti neid vabastusi rakendab, saanud laenuks või edastamiseks käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud tooted.

5. Käesolev leping ei takista lepinguosalisi kohaldamast makse, lõivusid, tollimakse ja tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks lennu selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkti vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.

6. Juhul kui kaks või enam liikmesriiki kavandavad USA lennuettevõtjate õhusõidukite jaoks nende liikmesriikide territooriumil nende liikmesriikide vaheliste lendude jaoks hangitava kütuse suhtes mitte rakendada nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 punktis b sätestatud vabastust, arutab seda küsimust ühiskomitee vastavalt artikli 18 lõike 4 punktile e.

7. Lepinguosaline võib oma lennuettevõtja või lennuettevõtjate nimel taotleda teise lepinguosalise abi, et tagada vabastus riigi ning kohalike omavalitsuste ja asutuste poolt käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud kaupade suhtes kohaldatavatest maksudest ja tasudest, samuti kütuse läbiveo maksudest käesolevas artiklis kirjeldatud tingimustel, välja arvatud määral, mil need maksud põhinevad teenuste osutamise maksumusel. Vastuks sellisele taotlusele juhib teine lepinguosaline asjaomase üksuse või riigiasutuse tähelepanu taotluse esitanud lepinguosalise seisukohtadele ja nõuab, et neid võetaks kohaselt arvesse.

Artikkel 12

Kasutustasud

1. Kasutustasud, mida lepinguosaliste pädevad asutused või organid võivad teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtestada, peavad olema õiglasel, põhjendatud, mitte ebaõiglasel diskrimineerivad ning eri kasutajate kategooriate vahel võrdselt jaotatud. Igal juhul määratakse kõik teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtestatavad kasutustasud tingimustel, mis on sama soodsad kui tasude määramise ajal mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

2. Teise lepinguosalise lennuettevõtja suhtes kehtestatud kasutustasud võivad peegeldada lennujaamas või lennujaamade süsteemis asjakohaste lennujaama, lennujaama keskkonnaalaste, navigatsiooni- ja lennundusjulgestuse rajatiste ning osutatavate teenuste täielikku maksumust pädevatele asutustele või organitele, kuid ei tohi seda ületada. Need kasutustasud võivad sisaldada

mõistlikku tulu koos amortisatsioonikuludega. Varustust ja teenuseid, mille eest tasusid võetakse, peab saama kasutada efektiivselt ja säästlikult.

3. Lepinguosalised soodustavad konsultatsioone nende territooriumil asuvate tasusid kehtestavate pädevate asutuste või organite ning teenuseid ja varustust kasutavate lennuettevõtjate vahel, samuti soodustavad nad sellise teabe vahetust tasusid kehtestavate pädevate asutuste või organite ja lennuettevõtjate vahel, mis võib olla vajalik selleks, et saada täpne ülevaade tasude põhjendatusest vastavalt käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 põhimõtetele. Lepinguosalised soodustavad seda, et pädevad kasutustasusid nõudvad asutused teataksid kasutajatele mõistliku aja jooksul ette kõikidest kasutustasude muutmise ettepanekutest, et kasutajad saaksid esitada oma seisukohad enne muudatuste tegemist.

4. Lepinguosalist loetakse artikli 19 kohases vaidluste lahendamise menetluses käesoleva artikli nõudeid rikkunuks, kui a) ta ei vaata mõistliku aja jooksul läbi kasutustasu või tava, mille kohta teine lepinguosaline on kaebuse esitanud; või b) pärast tasu või tava läbivaatamist ei võta ta kõiki võimalikke meetmeid käesoleva artikliga vastuolus oleva tasu või tava muutmiseks.

Artikkel 13

Hinnakujundus

1. Käesoleva lepingu alusel teostatavate lennutransporditeenuste hindade kehtestamine on vaba ning hindade kinnitamist ei nõuta; samuti ei või nõuda hindade esitamist.

2. Olenemata lõikest 1:

a) peab USA lennuettevõtja poolt ühes liikmesriigis asuva punkti ja teises liikmesriigis asuva punkti vahelise rahvusvahelise lennutranspordi teenuste kavandatava või sissenõutava hinna kehtestamine ja jätkuv kasutamine olema kooskõlas nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2409/92 artikli 1 lõikega 3 või seda asendava määrusega, mis ei ole sellest piiravam.

b) Käesoleva lõike alusel võimaldavad lepinguosalised taotluse korral lepinguosaliste vastutavatele asutustele nende asutustele vastuvõetavas korras ja vormis kohese juurdepääsu kehtinud, kehtivaid ja kavandatavaid hindu puudutavale teabele.

Artikkel 14

Valitsuse subsidiumid ja toetused

1. Lepinguosalised tunnustavad, et valitsuse subsidiumid ja toetused võivad ebasoodsalt mõjutada lennuettevõtjate õiglasi ja võrdselt võimalusi konkureerida käesoleva lepinguga hõlmatud rahvusvahelise lennutranspordi teenuste osutamisel.

2. Kui üks lepinguosaline arvab, et teise lepinguosalise poolt kavandatud või antav valitsuse subsidium või toetus võiks ebasoodsalt mõjutada või mõjutab ebasoodsalt esimese lepinguosalise lennuettevõtjate õiglasi ja võrdseid konkurentsivõimalusi, võib ta sellele lepinguosalisele esitada oma märkused. Lisaks võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist vastavalt artiklile 18, et küsimust arutada ja töötada välja asjakohased lahendused probleemide osas, mis leitakse olevat põhjendatud.

3. Lepinguosalisel võivad pöörduda teise lepinguosalise territooriumil asuvate vastutavate valitsusasutuste poole, kaasa arvatud riigi-, piirkondlikud ja kohalikud asutused, kui nad arvavad, et nende asutuste poolt kavandataval või makstaval subsidiumil või toetusel on lõikes 2 nimetatud ebasoodus mõju konkurentsile. Kui lepinguosaline otsustab luua otsekontakti, teavitab ta sellest diplomaatiliste kanalite kaudu teist lepinguosalist. Samuti võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.

4. Käesoleva artikli alusel käsitletavat subsidiumid ja toetused võivad olla näiteks mis tahes valitsusasutuse kapitalisüstitid, ristsubsideerimine, toetused, tagatised, omand, maksusoodustus või maksuvabastus.

Artikkel 15

Keskfond

1. Lepinguosalisel tunnustavad keskkonnakaitse tähtsust rahvusvahelise lennutranspordipoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel. Lepinguosalisel tunnistavad, et rahvusvahelise lennutranspordipoliitika väljatöötamisel peab hoolega kaaluma keskkonnakaitsemeetmete maksumust ja nendest saadavat tulu.

2. Kui lepinguosaline kaalub kavandatavaid keskkonnakaitsemeetmeid, peaks ta hindama ka nende võimalikku ebasoodsat mõju käesoleva lepingu alusel antavate õiguste kasutamisele. Kui sellised meetmed on vastu võetud, peaks ta võtma vajalikke meetmeid ebasoodsate mõjude leevendamiseks.

3. Kui on kehtestatud keskkonnakaitsemeetmed, tuleb järgida Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt vastu võetud konventsiooni lisades esitatud keskkonnakaitsestandarddeid, välja arvatud juhul, kui on teatatud erinevustest nende standardite rakendamisel. Lepinguosalisel rakendavad käesoleva lepinguga hõlmatud lennutransporditeenuseid mõjutavaid keskkonnakaitsemeetmeid vastavalt lepingu artiklile 2 ja artikli 3 lõikele 4.

4. Kui üks lepinguosaline leiab, et lennundusalaseid keskkonnakaitsemeetmeid käsitlev küsimus tekitab probleeme käesoleva lepingu kohaldamisel või rakendamisel, võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist vastavalt artiklis 18 sätestatule, et küsimust arutada ja leida asjakohased lahendused põhjendatud probleemidele.

Artikkel 16

Tarbijakaitse

Lepinguosalisel kinnitavad tarbijakaitse tähtsust ning kumbki lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosalise arvates olulisi tarbijakaitsealaseid küsimusi.

Artikkel 17

Arvutipõhised broneerimissüsteemid

1. Ühe lepinguosalise territooriumil tegutsevatel arvutipõhiste broneerimissüsteemide tarnijatel on õigus oma broneerimissüsteeme sisse tuua, kasutada ja teha need vabalt kättesaadavaks reisibüroodele või reisifirmadele, mille peamine tegevusala on reisitoodete turustamine teise lepinguosalise territooriumil, tingimusel et arvutipõhine broneerimissüsteem vastab kõigile teise lepinguosalise õigusnormide asjakohastele nõuetele.

2. Kumbki lepinguosaline ei sea ja ei luba oma territooriumil seada teise lepinguosalise arvutipõhiste broneerimissüsteemide tarnijatele nende süsteemide kuvade (kaasa arvatud redigeerimise ja kuvamise kriteeriumidele), kasutamise, tavade, müümise või omandiõiguse suhtes rangemaid nõudeid kui oma arvutipõhiste broneerimissüsteemide tarnijatele.

3. Ühe lepinguosalise arvutipõhiste broneerimissüsteemide omanikel/kasutajatel, kes vastavad teise lepinguosalise õigusnormide asjakohastele nõuetele (kui neid on), on samad võimalused omada teise lepinguosalise territooriumil arvutipõhiseid broneerimissüsteeme kui selle lepinguosalise omanikel/kasutajatel.

Artikkel 18

Ühiskomitee

1. Vähemalt üks kord aastas tuleb kokku lepinguosaliste esindajatest koosnev ühiskomitee, et pidada käesoleva lepinguga seotud konsultatsioone ning vaadata üle selle rakendamine.

2. Ühtlasi võib lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et lahendada käesoleva lepingu tõlgendamise või rakendamise seotud küsimusi. Artikli 20 ja 2. lisa osas võib ühiskomitee siiski arutada üksnes küsimusi, mis on seotud mõne osalise keeldumisega täita võetud kohustusi ning konkurentsi puudutavate otsuste mõjuga käesoleva lepingu rakendamisele. Selline koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui 60 päeva pärast taotluse saamist, kui ei lepita kokku teisiti.

3. Hiljemalt oma esimesel aastakoosolekul ja edaspidi vajaduse korral vaatab ühiskomitee üle lepingu üldise rakendamise, sealhulgas lennunduse infrastruktuurist tulenevad piirangud artiklis 3 sätestatud õiguste teostamisele, artikli 9 kohaselt võetud julgestusmeetmete mõju, konkurentsitingimuste mõju (sealhulgas arvutipõhiste broneerimissüsteemide valdkonnas) ja käesoleva lepingu rakendamise sotsiaalsed mõjud.

4. Samuti arendab ühiskomitee koostööd:

Artikkel 19

Vahekohus

- a) soodustades ekspertide tasemel uute seadusandlike algatuste ja muudatuste vahetamist, sealhulgas julgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, lennunduse infrastruktuuri (kaasa arvatud teenindusajad) ja tarbijakaitse valdkonnas;
- b) analüüsides lepingu rakendamise sotsiaalseid mõjusid ja leides asjakohaseid lahendusi põhjendatuks peetavatele probleemidele;
- c) analüüsides potentsiaalseid valdkondi, millele leping võiks edaspidi laieneda, kaasa arvatud soovitude esitamine lepingu muutmise osas;
- d) pidades arvestust lepinguosaliste poolt ühiskomitees tõstatatud probleemide kohta, mis on seotud valitsuste subsidiumide ja toetustega;
- e) tehes konsensuse alusel otsuseid artikli 11 lõike 6 rakendamise küsimustes;
- f) töötades ühe aasta jooksul, mil toimub ajutine kohaldamine, välja lähenemisviisid lennuettevõtja kõlblikkuse ja kodakondsuse regulatiivse kindlaksmääramise osas, eesmärgiga saavutada selliste otsuste vastastikune tunnustamine;
- g) töötades kooskõlas konfidentsiaalsusnõuetega välja ühise arusaama kriteeriumidest, mida lepinguosalised kasutavad lennuettevõtja kontrolli puudutavate otsuste tegemisel;
- h) soodustades vajadusel konsulteerimist lennutranspordialastes küsimustes, mida käsitletakse rahvusvahelistes organisatsioonides ja suhetes kolmandate riikidega, sealhulgas ühise lähenemisviisi kasutuselevõtmise kaalumist;
- i) võttes konsensuse alusel vastu otsuse, millele osutatakse 4. lisa artikli 1 lõikes 3 ja 4. lisa artikli 2 lõikes 3.

1. Kõik käesoleva lepingu rakendamise ja tõlgendamisega seotud vaidlused, välja arvatud artikli 20 või 2. lisa alusel tõstatatud küsimused, mida ühiskomitee ei ole lahendanud, võib lepinguosaliste kokkuleppel edastada otsustamiseks mõnele isikule või organile. Kui lepinguosalised ei jõua selles osas kokkuleppele, esitatakse vaidlus ühe lepinguosalise taotlusel vahekohtule lahendamiseks vastavalt allpool sätestatud menetlusele.

2. Kui lepinguosalised teisiti kokku ei lepi, on vahekohus kolmest vahekohtunikust koosnev kohus, mis moodustatakse järgmiselt:

a) 20 päeva jooksul pärast vaidluse vahekohtule edastamise taotluse saamist nimetab kumbki lepinguosaline ühe vahekohtuniku. 45 päeva jooksul pärast mõlema vahekohtuniku nimetamist määravad nad kokkuleppel kolmanda vahekohtuniku, kellest saab vahekohtu eesistuja.

b) Kui ükskõik kumb lepinguosalistest ei suuda vahekohtuniku nimetada või kui kolmandat vahekohtuniku ei määrata vastavalt käesoleva lõike punktile a, võib ükskõik kumb lepinguosaline paluda Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendil 30 päeva jooksul palve saamisest määrata vajalik vahekohtunik või vahekohtunikud. Kui Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni Nõukogu president on kas USA või liikmesriigi kodanik, määrab vahekohtuniku kõige vanem asepresident, keda eespool mainitud põhjusel ei saa diskvalifitseerida.

3. Kui ei ole kokku ei lepitud teisiti, määratleb vahekohus oma pädevuse ulatuse vastavalt käesolevale lepingule ning kehtestab oma töökorra. Ühe lepinguosalise taotlusel võib juba moodustatud vahekohus paluda teist lepinguosalist rakendada vahekohtu lõpliku otsuse vastuvõtmiseni ajutisi meetmeid. Vahekohtu juhtimisel või ükskõik kumma lepinguosalise taotlusel peetakse hiljemalt 15 päeva pärast vahekohtu täielikku moodustamist nõupidamine, et määratleda täpselt vahekohtu otsust nõudvad küsimused ja konkreetsed järgitavad menetlused.

4. Kui ei ole kokku ei lepitud teisiti või vastavalt vahekohtu poolt ettenähtule:

a) esitatakse nõudeavaldus 30 päeva jooksul pärast vahekohtu täielikku moodustamist ja nõudeavalduse vastulause 40 päeva pärast seda. Nõude esitaja vastus esitatakse 15 päeva jooksul pärast nõudeavalduse vastulause esitamist. Vastustaja seisukoht esitatakse 15 päeva jooksul pärast seda;

5. Lepinguosalised jagavad eesmärgi tuua maksimaalset kasu tarbijatele, lennuettevõtjatele, töötajatele ja üldsusele mõlemal pool Atlandi ookeani, laiendades käesolevat lepingut nii, et see hõlmaks kolmandaid riike. Selleks töötab ühiskomitee välja ettepaneku, mis käsitleb tingimusi ja menetlusi, sealhulgas käesoleva lepingu vajalikke muudatusi, mida kolmandad riigid peavad käesoleva lepinguga ühinemiseks täitma.

6. Ühiskomitee tegutseb konsensuse alusel.

b) peab vahekohus istungi kas lepinguosalise taotlusel või omal algatusel 15 päeva jooksul pärast viimase seisukoha esitamist.

5. Vahekohus püüab teha kirjaliku otsuse 30 päeva jooksul pärast istungi lõppemist või – kui istungit ei peeta – 30 päeva jooksul pärast viimase seisukoha esitamist. Vahekohus teeb otsuse häälteenamusega.

6. Lepinguosalised võivad esitada taotlusi otsuse selgitamiseks 10 päeva jooksul otsuse vastuvõtmisest. Selgitused esitatakse 15 päeva jooksul taotluse saamisest.

7. Kui vahekohus teeb kindlaks, et käesolevat lepingut on rikutud, ja kui selle eest vastutav lepinguosaline ei hüvita rikkumise tulenevat kahju või ei jõua teise lepinguosalisega vastastikku rahuldavale kokkuleppele 40 päeva jooksul pärast vahekohtu otsuse teatavaks tegemist, võib teine lepinguosaline peatada käesolevast lepingu rakendamise tulenevate õigushüvede realiseerimise ajani, kuni lepinguosalisel on jõudnud vaidluse lahendamise osas kokkuleppele. Käesolevat lõiget ei tõlgendata piiranguna kummagi lepinguosalise õigusele võtta rahvusvahelisele õigusele vastavaid proportsionaalseid meetmeid.

8. Vahekohtu kulud, kaasa arvatud vahekohtunike tasud ja kulud kannavad lepinguosalisel võrdsetes osades. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendi või asepresidendi kulud, mis on seotud käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud menetlusega, loetakse osaks vahekohtu kuludest.

Artikkel 20

Konkurents

1. Lepinguosalised tunnistavad, et lennuettevõtjate vaheline konkurents transatlantilisel turul on käesoleva lepingu eesmärkide saavutamiseks oluline, ja kinnitavad, et nad rakendavad oma konkurentsirežiimi üldise konkurentsi, mitte üksikute konkurentide kaitseks ja soodustamiseks.

2. Lepinguosalised tunnistavad, et nende konkurentsirežiimide rakendamine transatlantilist turgu mõjutava rahvusvahelise lennunduse suhtes võib tekitada erimeelsusi ning et lennuettevõtjate vahelist konkurentsi sellel turul saaks soodustada nende erimeelsuste vähendamisega.

3. Lepinguosalised tunnistavad, et koostöö nende konkurentiasutuste vahel soodustab konkurentsi turgudel ja et selle abil on võimalik edendada ühetaolist regulatiivset tegevust ning vähendada rakendatavate lähenemisviiside erinevusi lennuettevõtjate vaheliste kokkulepete konkurentsianalüüsis. Seega edendavad lepinguosalisel võimaluste piires kõnealust koostööd vastavalt 2. lisale, võttes arvesse asutuste erinevaid kohustusi, pädevusi ja menetlusi.

4. Ühiskomiteele tutvustatakse üks kord aastas 2. lisa alusel toimuva koostöö tulemusi.

Artikkel 21

Läbirääkimiste teine etapp

1. Lepinguosaliste ühine eesmärk on jätkata juurdepääsu avamist turgudele ja sellest saadava kasu maksimumini viimist tarbijatele, lennuettevõtjatele, töötajatele ja üldsusele mõlemal pool Atlandi ookeani, sealhulgas hõlbustada investeringute tegemist, et paremini kajastada ülemaailmse lennundussektori tegelikku olukorda, tugevdada transatlantilist lennutranspordisüsteemi ja luua selline raamistik, mis julgustab teisi riike avama oma lennutransporditeenuste turgusid. Hiljemalt 60 päeva pärast käesoleva lepingu ajutist kohaldamist alustavad lepinguosalisel läbirääkimisi eesmärgiga minna viivitamata edasi järgmisesse läbirääkimiste etappi.

2. Selleks hõlmab läbirääkimiste teine etapp järgmiseid ühele või mõlemale lepinguosalisel prioriteetset huvi pakkuvaid küsimusi:

- a) liiklusõiguste edasine liberaliseerimine;
 - b) täiendavad välisinvesteeringute võimalused;
 - c) keskkonnameetmete mõju ja infrastruktuuri piirangud liiklusõiguste teostamisele;
 - d) täiendav juurdepääs valitsuse poolt rahastatavale lennutranspordile;
- ja
- e) meeskondadega õhusõidukite pakkumine.

3. Lepinguosalised vaatavad oma teise etapi osas kokkuleppe saavutamiseks tehtud edusammud läbi hiljemalt 18 kuud pärast läbirääkimiste kavandatud alguskuupäeva kooskõlas lõikega 1. Kui lepinguosalisel ei ole saavutanud teise etapi osas kokkulepet kaheteistkümmes kuu jooksul alates läbivaatamise algusest, on lepinguosalisel õigus pärast seda käesolevas lepingus määratletud õigused peatada. Selline peatamine jõustub kõige varem Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) lennuhooja alguses, mis mitte varem kui kaksteist kuud pärast peatamisteate väljastamise kuupäeva.

Artikkel 22

Seos teiste lepingutega

1. Käesoleva lepingu ajutise kohaldamise ajal vastavalt artiklile 25 peatatakse 1. lisa loetletud kahepoolset lepingud, välja arvatud 1. lisa 2. osas sätestatud ulatuses.

2. Käesoleva lepingu jõustumisel vastavalt artiklile 26 asendab see leping 1. lisa 1. osas loetletud kahepoolset lepingud, välja arvatud 1. lisa 2. osas sätestatud ulatuses.

3. Kui lepinguosalisel ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks Rahvusvahelise Tsiiviillennunduse Organisatsiooni või mõne muu rahvusvahelise organisatsiooni poolt vastu võetud otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleb selliste arengute arvessevõtmiseks muuta.

Artikkel 23

Lõpetamine

Kumbki lepinguosaline võib mis tahes ajal diplomaatiliste kanalite kaudu kirjalikult teisele lepinguosalisele teatada oma otsusest käesolev leping lõpetada. Kõnealune teade saadetakse samal ajal ka Rahvusvahelise Tsiiviillennunduse Organisatsioonile. Leping lõpeb pärast ühe aasta möödumist kirjaliku teate saamisest, Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) lennuhooaja lõpus keskööl Greenwichi aja järgi, kui enne selle aja saabumist ei ole lepinguosaliste kokkuleppel lõpetamise teadet tagasi võetud.

Artikkel 24

Registreerimine Rahvusvahelises Tsiiviillennunduse Organisatsioonis

Käesolev leping ja kõik selle muudatused registreeritakse Rahvusvahelises Tsiiviillennunduse Organisatsioonis.

SELLE KINNITUSEKS on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud Brüsselis kahekümne viiendal aprillil 2007. aastal ja Washingtonis 13. aprillil 2007. aastal kahes eksemplaris.

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.

Artikkel 25

Ajutine rakendamine

Kuni jõustumiseni vastavalt artiklile 26:

- 1) Lepivad lepinguosalisel kokku käesoleva lepingu kohaldamises alates 30. märtsist 2008.
- 2) Lepinguosaline võib mis tahes ajal kirjalikult läbi diplomaatiliste kanalite teisele lepinguosalisele teatada oma otsusest käesolevat lepingut enam mitte kohaldada. Sellisel juhul lõpeb leping pärast ühe aasta möödumist kirjaliku teate saamisest Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) hooaja lõpus keskööl Greenwichi aja järgi, kui enne selle aja saabumist ei ole lepinguosaliste kokkuleppel teadet tagasi võetud.

Artikkel 26

Jõustumine

Käesolev leping jõustub üks kuu pärast viimase noodi kuupäeva, mis on edastatud selliste diplomaatiliste nootide vahetamise käigus, mis kinnitavad, et kõik käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud. Nootide vahetamiseks esitab USA Euroopa Ühenduse jaoks diplomaatilise noodi Euroopa Ühendusele ja selle liikmesriikidele ning Euroopa Ühendus esitab USAle diplomaatilise noodi või noodid Euroopa Ühenduselt ja selle liikmesriikidelt. Diplomaatiline noot või diplomaatilised noodid Euroopa Ühenduselt ja tema liimesriikidelt sisaldab/sisaldavad teatist igalt liikmesriigilt, millega kinnitatakse, et käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



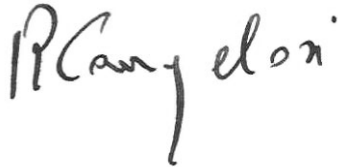
Pour la République française



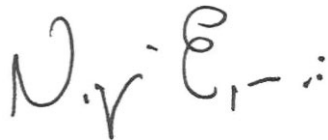
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



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



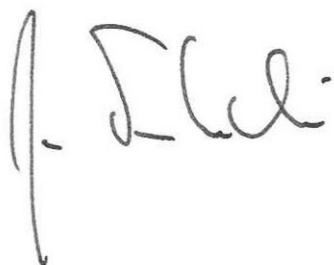
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



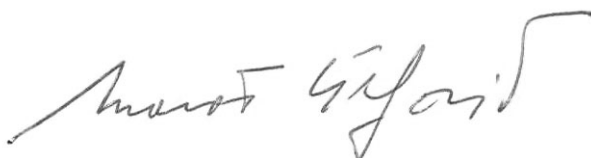
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



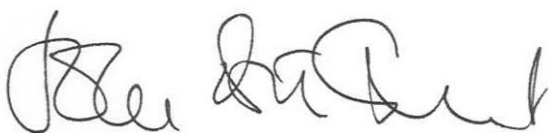
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



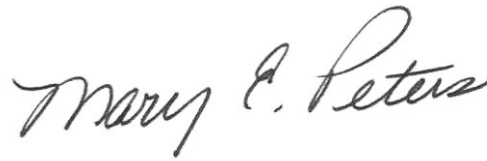
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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

1. LISA

1. osa

Vastavalt käesoleva lepingu artiklis 22 sätestatule peatatakse või asendatakse käesoleva lepinguga järgmised kahepoolsed lepingud USA ja liikmesriikide vahel:

- a. Austria Vabariik: lennuühenduse leping, alla kirjutatud 16. märtsil 1989 Viinis; muudetud 14. juunil 1995.
- b. Belgia Kuningriik: lennutranspordileping, jõustunud 23. oktoobril 1980 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 22. septembril ja 12. novembril 1986, 5. novembril 1993 ja 12. jaanuaril 1994.

(muutmine lõpule viidud 5. septembril 1995 (ajutiselt kohaldatud))
- c. Bulgaaria Vabariik: tsiviilennundusjulgestuse leping, alla kirjutatud 24. aprillil 1991 Sofias.
- d. Tšehhi Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 10. septembril 1996 Prahast, muudetud 4. juunil 2001 ja 14. veebruaril 2002.
- e. Taani Kuningriik: lennutransporditeenuseid käsitlev leping, jõustunud 16. detsembril 1944 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 6. augustil 1954; muudetud 16. juunil 1995.
- f. Soome Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 29. märtsil 1949 Helsingis, lepingu protokoll alla kirjutatud 12. mail 1980; 1949. aasta lepingu ja 1980. aasta protokoll muutmise leping sõlmitud 9. juunil 1995.
- g. Prantsuse Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 18. juunil 1998 Washingtonis; muudetud 10. oktoobril 2000; muudetud 22. jaanuaril 2002.
- h. Saksamaa Liitvabariik: lennutranspordileping ja nootide vahetamine, alla kirjutatud 7. juulil 1955 Washingtonis, muudetud 25. aprillil 1989.

(lepingu protokoll koostatud 1. novembril 1978; seonduv leping sõlmitud 24. mail 1994; 1955. aasta lepingu muutmise protokoll koostatud 23. mail 1996; 1996. aasta protokoll muutmise leping sõlmitud 10. oktoobril 2000 (kõik ajutiselt kohaldatud)).
- i. Kreeka Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 31. juulil 1991 Ateenas; pikendatud kuni 31. juulini 2007 nootide vahetamisega 22. ja 28. juunil 2006.
- j. Ungari Vabariik: lennutranspordileping ja vastastikuse mõistmise memorandum, alla kirjutatud 12. juulil 1989 Budapestis, pikendatud kuni 12. juulini 2007 nootide vahetamisega 11. ja 20. juulil 2006.
- k. Iirimaa: lennutransporditeenuseid käsitlev leping, jõustunud 3. veebruaril 1945 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 25. jaanuaril 1988 ja 29. septembril 1989 ning 25. juulil ja 6. septembril 1990.

(Konsultatsioonide memorandum, alla kirjutatud 28. oktoobril 1993 Washingtonis (ajutiselt kohaldatud).)
- l. Itaalia Vabariik: lennutranspordileping, memorandum ja nootide vahetamine, alla kirjutatud 22. juunil 1970 Roomas; muudetud 25. oktoobril 1988; seonduv vastastikuse mõistmise memorandum, alla kirjutatud 27. septembril 1990; 1970. aasta lepingu ja 1990. aasta vastastikuse mõistmise memorandum muudatus koostatud 22. novembril ja 23. detsembril 1991; 1970. aasta lepingu ja 1990. aasta vastastikuse mõistmise memorandum muudatus koostatud 30. mail ja 21. oktoobril 1997; 1970. aasta lepingut täiendav leping sõlmitud 30. detsembril 1998 ja 2. veebruaril 1999.

(1970. aasta lepingu muutmise protokoll koostatud 6. detsembril 1999 (ajutiselt kohaldatud).)
- m. Luksemburgi Suurehertsogiriik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 19. augustil 1986 Luxembourgis; muudetud 6. juunil 1995; muudetud 13. ja 21. juulil 1998.
- n. Malta: lennutranspordileping, alla kirjutatud 12. oktoobril 2000 Washingtonis.

- o. Madalmaade Kuningriik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 3. aprillil 1957 Washingtonis; 1957. aasta lepingu muutmise protokoll, sõlmitud 31. märtsil 1978; 1978. aasta protokoll muudatus, sõlmitud 11. juunil 1986; 1957. aasta lepingu muudatus, sõlmitud 13. oktoobril ja 22. detsembril 1987; 1957. aasta lepingu muudatus, sõlmitud 29. jaanuaril ja 13. märtsil 1992; 1957. aasta lepingu ja 1978. aasta protokoll muudatus, sõlmitud 14. oktoobril 1992.
- p. Poola Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 16. juunil 2001 Varssavis.
- q. Portugali Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 30. mail 2000 Lissabonis.
- r. Rumeenia: lennutranspordileping, alla kirjutatud 15. juulil 1998 Washingtonis.
- s. Slovaki Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 22. jaanuaril 2001 Bratislavas.
- t. Hispaania Kuningriik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 20. veebruaril 1973 Madridis; seonduv leping 20. veebruar, 31. märts ja 7. aprill 1987; 1973. aasta lepingu muudatus, sõlmitud 31. mail 1989; 1973. aasta lepingu muudatus, sõlmitud 27. novembril 1991.
- u. Rootsi Kuningriik: lennutransporditeenuseid käsitlev leping, jõustunud 16. detsembril 1944 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 6. augustil 1954; muudetud 16. juunil 1995.
- v. Suurbritannia ja Põhja-liri Ühendkuningriik: lennuteenuste leping (ja kirjavahetus), alla kirjutatud 23. juulil 1977 Bermudal; Põhja-Atlandi lennupileti hindu käsitlev leping, sõlmitud 17. märtsil 1978; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 25. aprillil 1978; Põhja-Atlandi lennupileti hindu käsitleva 1978. aasta lepingu muutmise ja laiendamise leping, sõlmitud 2. ja 9. novembril 1978; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 4. detsembril 1980; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 20. veebruaril 1985; 1977. aasta lepingu artikli 7, 2. lisa ja 5. lisa muutmise leping, sõlmitud 25. mail 1989; leping, mis käsitleb 1977. aasta lepingu muudatusi, USA–Ühendkuningriigi vahekohtumenetluse lõpetamist Heathrow lennujaama kasutustasude osas ja Ühendkuningriigi taotlust vahekohtu otsuse saamiseks Ühendkuningriikide saatkonna 13. oktoobri 1993. aasta noodis nr 87 ning menetluse algatamise põhjuseks olnud küsimuste lahendamist, sõlmitud 11. märtsil 1994; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 27. märtsil 1997.

(11. septembri 1986. aasta konsultatsioonide memorandumis sisalduvad kokkulepped, mida kohaldatakse ajutiselt; 27. juuli 1990. aasta kirjavahetuses sisalduvad kokkulepped; 11. märtsi 1991. aasta konsultatsioonide memorandumis sisalduvad kokkulepped; 6. oktoobri 1994. aasta kirjavahetuses sisalduvad kokkulepped; 5. juuni 1995. aasta konsultatsioonide memorandumis sisalduvad kokkulepped; 31. märtsi ja 3. aprilli 2000. aasta kirjavahetuses sisalduvad kokkulepped (kõik ajutiselt kohaldatud).)

2. osa

Olenemata käesoleva lisa 1. osast, jäävad nende piirkondade suhtes, mida ei hõlma käesoleva lepingu artiklis 1 esitatud "territooriumi" mõiste, kehtima selle osa punktides e (Taani-USA), g (Prantsusmaa-USA) ja v (Ühendkuningriik-USA) toodud lepingud vastavalt nendes sätestatud tingimustele.

3. osa

Olenemata käesoleva lepingu artiklist 3 ei ole USA lennuettevõtjatel õigust teostada kaubaveolende, mis ei ole osa USA teenindavatest lendudest, punktidesse või punktidest liikmesriikides, välja arvatud punktidesse ja punktides Tšehhi Vabariigis, Prantsuse Vabariigis, Saksamaa Liitvabariigis, Luksemburgi Suurhertsogiriigis, Maltas, Poola Vabariigis, Portugali Vabariigis ja Slovaki Vabariigis.

4. osa

Olenemata käesoleva lepingu teistest sätetest kohaldatakse seda osa Iirimaa ja USA vaheliste ühendatud regulaar- ja tellimuslendude suhtes alates IATA 2006/2007 talvehooaja algusest kuni IATA 2007/2008 talvehooaja lõpuni.

- a. i) Iga USA ja ühenduse lennuettevõtja võib teha 3 vahemaandumiseta lendu USA ja Dublini vahel iga vahemaandumiseta lennu kohta, mida see lennuettevõtja teeb USA ja Shannoni vahel. See vahemaandumiseta lendude arv Dublinisse põhineb lendude keskmisel arvil kogu kolm hooaega kestva üleminekuperioodi jooksul. Lendu loetakse vahemaandumiseta Dublini või Shannoni lennuks vastavalt lennu Iirimaaale sisenemise esimesele või Iiriimaalt väljumise viimasele punktile.

- ii) Punkti a alapunktis i nimetatud nõue lendudeks Shannonisse lõpeb, kui mõni lennuettevõtja alustab regulaar- või ühendatud tellimuslende Dublini ja USA vahel ükskõik kummas suunas, ilma et ta teeks vähemalt ühe vahemaandumiseta lennu Shannonisse iga kolme vahemaandumiseta Dublini lennu kohta, arvestatuna üleminekupeeriоди keskmise lendude arvu põhjal.
 - b. Ühenduse lennuettevõtjad võivad USA ja Iirimaa vahel teostada lende ainult Bostonisse, New Yorki, Chicagosse, Los Angelesse ja kolme lisapunkti USAs, mille valikust või mille muutmisest tuleb USAle teatada. Neid lende võib teostada läbi vahepunktide teistes liikmesriikides või kolmandates riikides.
 - c. Koodijagamine Iirimaa ja USA vahel on lubatud ainult lendudel läbi teiste punktide Euroopa Ühenduses. Muid koodijagamise kokkuleppeid kaalutakse sobivusest ja vastastikkusest lähtuvalt.
-

2. LISA

Konkurentsi-alase koostöö kohta lennutranspordi valdkonnas

Artikkel 1

Käesolevas lisas sätestatud koostöös osalevad Ameerika Ühendriikide Transpordiministeerium (*Department of Transportation of the United States of America*) ja Euroopa Ühenduste Komisjon (edaspidi "osalised"), lähtudes oma asjakohastest ülesannetest USA ja Euroopa Ühendusega seotud lennutranspordialaste konkurentsiküsimuste käsitlemisel.

Artikkel 2

Eesmärk

Koostöö eesmärk on:

1. parandada osaliste vastastikust mõistmist lennutranspordi konkurentsirežiimide raames kohaldatavate seaduste, menetluste ja tavade suhtes;
2. aidata osalistel mõista lennutranspordialaste arengute mõju konkurentsile rahvusvahelisel lennundusturul;
3. vähendada konfliktide võimalust osaliste konkurentsirežiimide rakendamisel lepingute ja muude koostöökokkulepete suhtes, mis mõjutavad transatlantilist turgu;

ja

4. soodustada ühetaolist regulatiivset lähenemisviisi lepingutele ja koostöökokkulepetele läbi meetodite, analüütiliste meetodikate, sealhulgas asjakohas(t)e turu/turgude määratlemise ja konkurentsimeetodite analüüsi parema mõistmise ning vahendite, mida osalised kasutavad oma sõltumatutes konkurentsi-alastes analüüsides.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas lisas tähendab mõiste "konkurentsirežiim" seadusi, menetlusi ja tavasid, mis reguleerivad osaliste tegevust nende ülesannete täitmisel rahvusvahelisel turul osalevate lennuettevõtjate vaheliste lepingute ja teiste koostöökokkulepete läbi vaatamisel. Euroopa Ühenduse jaoks hõlmab see muu hulgas Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikleid 81, 82 ja 85 ning vastavalt nimetatud lepingule koostatud rakendusmäärusi ja nende muudatusi. Transpordiministeeriumi jaoks hõlmab see muu hulgas Ameerika Ühendriikide seadustiku (*United States Code*) 49. jaotise jagusid 41308, 41309 ja 41720, selle rakendusmäärusi ja sellest tulenevaid kohtulahendeid.

Artikkel 4

Koostöövaldkonnad

Kooskõlas artikli 5 lõike 1 punktidega a ja b hõlmab osaliste vaheline koostöö järgmist:

- 1) Iga poole aasta tagant toimuvad osaliste esindajate, sealhulgas konkurentsiekspertide vahel kohtumised eesmärgiga arutada arenguid lennutranspordisektoris, vastastikust huvi pakkuvaid konkurentsiküsimusi ja analüütilist lähenemisviisi konkurentsiküsimuste rahvusvahelise lennunduse suhtes rakendamisele, eelkõige transatlantilisel turul. Nimetatud arutelude tulemuseks võib olla osaliste poolt konkurentsiküsimustes rakendatavate lähenemisviiside, kaasa arvatud olemasolevate sarnasuste parem mõistmine ja nende lähenemisviiside parem kokkusobivus, eelkõige lennuettevõtjate vaheliste lepingute osas.
- 2) Osaliste vahelised konsultatsioonid kas vastastikusel kokkuleppel või ühe osalise taotlusel, et arutada käesoleva lisaga seotud küsimusi, sealhulgas konkreetseid juhtumeid.

- 3) Kumbki osaline võib omal valikul kutsuda vastavalt lõigetele 1 ja 2 korraldatavatele kohtumistele või konsultatsioonidele vajaduse korral osalema teiste valitsusasutuste esindajaid.
- 4) Õigeaegne teavitamine järgmistest menetlustest või küsimustest, millel teavitava osalise hinnangul võib olla oluline mõju teise osalise konkurentsivõimudele:
 - a. Transpordiministeeriumi puhul i) taotluste läbivaatamise menetlused, mis puudutavad rahvusvahelise lennutranspordi lende teostavate lennuettevõtjate vaheliste lepingute ja teiste koostöökokkulepete heakskiitmist, eelkõige USA ja Euroopa Ühenduse õiguse kohaselt tegutsevate lennuettevõtjate konkurentsierandi (*antitrust immunity*) osas, ja ii) kui transpordiministeerium saab ühisettevõtte lepingu Ameerika Ühendriikide seadustiku (*United States Code*) jaotise 49 jao 41720 kohaselt;
 - ja
 - b. Euroopa Ühenduste Komisjoni puhul i) taotluste läbivaatamise menetlused, mis puudutavad rahvusvahelise lennutranspordi lende teostavate lennuettevõtjate vaheliste lepingute ja teiste koostöökokkulepete heakskiitmist, eelkõige USA ja Euroopa Ühenduse õiguse kohaselt tegutsevate lennuettevõtjate liitude osas, ja ii) Euroopa Liidu konkurentsivõimudest üksikute või grupierandite andmise kaalumise.
- 5) Teatamine ühele osalisele elektroonilises või muus vormis esitatud teabe ja andmete kättesaadavusest ning nende kättesaadavuse tingimustest, kui see teave või andmed võivad selle osalise hinnangul oluliselt mõjutada teise osalise konkurentsivõimudeid;
- ja
- 6) Teatamine muudest lennutranspordi konkurentsipoliitikat puudutavatest tegevustest vastavalt sellele, kuidas tundub teatavale osalisele asjakohane olevat.

Artikkel 5

Teabe kasutamine ja avalikustamine

1. Olenemata käesoleva lisa teistest sätetest ei pea kumbki osaline teisele osalisele edastama teavet, kui teabe avalikustamine seda taotlevale osalisele:
 - a. on teavet omava osalise õigusnormide või tavade kohaselt keelatud;
 - või
 - b. oleks vastuolus teavet omava osalise oluliste huvidega.
2. Kumbki osaline tagab niipalju kui võimalik talle teise osalise poolt käesoleva lisa alusel salajasena edastatud teabe konfidentsiaalsuse ning lükkab tagasi kõik taotlused selle teabe avaldamiseks kolmandale poolele, kellele teabe edastanud osaline ei luba seda edastada. Kumbki osaline teatab teisele osalisele, kui aruteludel või muul viisil vahetada kavatses teavet võib olla vaja avalikustada avaliku menetluse käigus.
3. Kui osaline edastab artiklis 2 nimetatud eesmärgil teisele osalisele käesoleva lisa kohaselt konfidentsiaalset teavet, peaks teine osaline seda teavet üksnes sel eesmärgil kasutama.

Artikkel 6

Rakendamine

1. Kumbki osaline määrab esindaja, kes on vastutav käesolevas lisa kirjeldatud tegevuste koordineerimise eest.
2. Käesolevat lisa ja kõiki osalise poolt selle alusel ette võetavaid tegevusi tuleb:
 - a. rakendada üksnes kooskõlas kõikide selle osalise suhtes kohaldatavate õigusnormide ja tavadega,
 - ning
 - b. rakendada viisil, mis ei piira Euroopa Ühenduste Komisjoni ja Ameerika Ühendriikide valitsuse vahelist konkurentsivõimudest rakendamise lepingu kohaldamist.

3. LISA

USA valitsuse poolsete vedude hangete kohta

Ühenduse lennuettevõtjatel on õigus vedada reisijaid ja kaupa regulaar- ja tellimuslendudel, mille osas USA valitsuse tsiviil-losakond, agentuur või valitsusasutus (*instrumentality*): 1) hangib ise transpordi või lähtub korrast, mille kohaselt valitsus tasub kulud või kulud tasutakse valitsuse kasutusse antud summadest, või 2) osutab veoteenust välisriiki/välisriigile või rahvusvahelisele või muule organisatsioonile hüvitusteta, ning et veod toimuvad a) USA mis tahes punkti ja liikmesriigi mis tahes punkti vahel, välja arvatud – üksnes reisijate puhul – punktide vahel, mille osas kehtib linnapaarilepingu kohane piletihind või b) väljaspool USA-d asuva mis tahes kahe punkti vahel. Käesolevat lõiget ei kohaldata vedude suhtes, mille hangib või mida rahastavad kaitseministerium või osariigi sõjaväeadministratsioon.

4. LISA

Omandiõiguse, investeeringute ja kontrolliga seotud lisaküsimuste kohta

Artikkel 1

Lepinguosalise lennuettevõtja omandiõigus

1. Liikmesriigi või liikmesriikide kodanikel on lubatud omada USA lennuettevõtja aktsiaid, kui peetakse kinni kahest piirangust. Esiteks ei tohi kõigi välisriigi kodanike omanduses olla üle 25 protsendi ettevõtte hääleõiguslikust aktsiakapitalist. Teiseks ei tohi välisriigi kodanikel olla tegelikku kontrolli USA lennuettevõtja üle. Vastavalt hääleõiguslikule aktsiakapitalile seatud kokku 25 protsendi piirangule ei peeta:

a. liikmesriigi või liikmesriikide kodanike omanduses olevat

i) kuni 25 protsenti USA lennuettevõtja hääleõiguslikust aktsiakapitalist

ja/või

ii) kuni 49,9 protsenti USA lennuettevõtja kogu omakapitalist

iseenesest selle lennuettevõtja üle kontrolli võimaldavaks,

ja

b. liikmesriigi või liikmesriikide kodanike omanduses olevat 50 või suuremat protsenti USA lennuettevõtja kogu omakapitalist ei peeta selle lennuettevõtja üle kontrolli võimaldavaks. Sellist omandiõigust kaalutakse iga üksiku juhtumi puhul eraldi.

2. Ühenduse lennuettevõtja võib olla USA kodanike omanduses, kui peetakse kinni kahest piirangust. Esiteks peab lennuettevõtja kuuluma enamuses liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele. Teiseks peab lennuettevõtja olema asjaomaste riikide ja/või asjaomaste kodanike tegeliku kontrolli all.

3. Käesoleva lepingu artikli 4 lõike b ja artikli 5 lõike 1 punkti b kohaldamisel käsitletakse Euroopa ühise lennunduspiirkonna (ECAA) liiget alates käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäevast ja selle liikme kodanikke vastavalt liikmesriigi ja selle kodanikena. Ühiskomitee võib otsustada, et seda sätet kohaldatakse ECAA uutele liikmetele ja nende kodanike suhtes.

4. Olenemata lõikest 2 jätvavad Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid endale õiguse piirata pärast käesoleva lepingu alla kirjutamist USA kodanike poolt ühenduse lennuettevõtja hääleõiguslikku aktsiakapitali tehtud investeeringuid USA poolt USA lennuettevõtjate osas välisriikide kodanikele lubatud tasemeni tingimusel, et selle õiguse teostamine on kooskõlas rahvusvahelise õigusega.

Artikkel 2

Kolmanda riigi lennuettevõtjate omandiõigus ja kontroll

1. Kumbki lepinguosaline ei teosta kolmandate riikidega sõlmitud lennunduslepingute alusel mis tahes olemasolevaid õigusi asjaomase kolmanda riigi mis tahes lennuettevõtja lubade keelamiseks, tühistamiseks, peatamiseks või piiramiseks sellel põhjusel, et asjaomase lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus teisele lepinguosalisele, tema kodanikele või mõlemale.

2. USA ei teosta lennunduslepingute alusel mis tahes olemasolevaid õigusi Liechtensteini Vürstiriigi, Šveitsi Konföderatsiooni, ECAA liikme (lepingu allakirjutamise seisuga) või USAga sõlmitud avatud lennunduspiirkonna lennunduslepingut alates selle allkirjastamise kuupäevast rakendama mis tahes Aafrika riigi mis tahes lennuettevõtja lubade keelamiseks, tühistamiseks, peatamiseks või piiramiseks sellel põhjusel, et asjaomase lennuettevõtja puhul kuulub tegelik kontroll selle lennuettevõtja üle liikmesriigile või liikmesriikidele, selle liikmesriigi või selliste liikmesriikide kodanikele või mõlemale.

3. Ühiskomitee võib otsustada, et kumbki lepinguosaline ei teosta käesoleva artikli lõikes 2 osutatud õigusi konkreetse riigi või riikide puhul.

Artikkel 3

Kontroll lennuettevõtjate üle

1. Ühenduse lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli suhtes kohaldatavad eeskirjad on praegu sätestatud nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 (mis käsitleb lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmist) artiklis 4. Nimetatud määruse kohaselt vastutavad liikmesriigid ühenduse lennuettevõtjale tegevusloa väljaandmise eest. Liikmesriigid kohaldavad määrust (EMÜ) nr 2407/92 vastavalt siseriiklikele määrustele ja menetlustele.
2. USAs kohaldatavad eeskirjad on praegu sätestatud USA seadustiku (*United States Code* –U.S.C.) jaotise 49 jagudes 40102(a)(2), 41102 ja 41103, mille kohaselt võivad transpordiministeeriumi välja antud USA lennuettevõtja loa – olgu selleks sertifikaat, vabastus või kohalike liinilendude luba – tavalise lennuettevõttena lennutransporditeenuste osutamiseks saada üksnes USA kodanikud, nagu on määratletud USA seadustiku jaotise 49 jaos 40102(a)(15). Selles jaos nähakse ette, et ettevõtte president, kaks kolmandikku direktorite nõukogust ja muud juhtivad töötajad peavad olema USA kodanikud, vähemalt 75 protsenti hääleõiguslikest aktsiatest peab kuuluma USA kodanikele ja ettevõtte peab olema USA kodanike tegeliku kontrolli all. Kõigepealt peab selle nõude täitma taotleja ja selle nõude täitmist jätkab luba omav USA lennuettevõtja.
3. Menetlus, mida lepinguosalisised järgivad oma siseriiklike õigusnormide kohaldamisel, on esitatud käesoleva lisa liites.

4. lisa liide

1. USAs on vaja kindlaks määrata kõikide USA lennuettevõtja sertifikaati, vabastust või kohalike liinilendude luba taotlevate ettevõtjate kodakondsus. Esmane loataotlus esitatakse ametlikus ja avalikus menetluse kokkuvõttes ning töödeldakse koos taotleja ja teiste huvitatud isikute esitatud dokumentidega "protokollide kandmise teel". Transpordiministeerium esitab oma lõpliku otsuse korraldusena, mis põhineb asja ametlikul ja avalikul menetlemisel, sealhulgas dokumentidel, mida käsitletakse konfidentsiaalsetena. "Jätkuvat sobivuse" asja võib mitteametlikult käsitleda ministeerium või selle puhul võib kasutada esmaste taotluste puhul kasutatavatele menetlustele sarnanevaid menetlusi.
2. Ministeeriumi otsused kujunevad erinevate pretsedentide kaudu, mis muu hulgas kajastavad finantsturgude ja investimisstruktuuride muutuvat iseloomu ja transpordiministeeriumi soovi kaaluda USA õigusega kooskõlas olevaid uusi lähenemisviise välisinvesteeringutele. Transpordiministeerium teeb koostööd taotlejatega, et kaaluda kavandatud investeerimise viise ja toetada neid tehingute kujundamisel nii, et need oleksid täielikult kooskõlas USA kodakondsuseadusega, ning taotlejad konsulteerivad regulaarselt transpordiministeeriumi töötajatega enne taotluste viimistlemist. Igal ajal enne ametliku menetluse algust võib transpordiministeerium arutada kodakondsusküsimuste ja kavandatud tehingu muude aspektidega seotud küsimusi ning teha vajadusel ettepanekuid alternatiivide kohta, mis võimaldaksid kavandatud tehingul vastata USA kodakondsusnõuetele.
3. Nii esmase kui ka jätkuva kodakondsuse ning sobivuse kindlaksmääramisel kaalub transpordiministeerium USA lennuettevõtjat mõjutavaid tegureid; ministeeriumi pretsedentides on võidud arvesse võtta USA ja mis tahes välisinvestorite kodumaa vaheliste lennundussuhete iseloomu. Seoses käesoleva lepinguga kohtleb transpordiministeerium ELi kodanike investeeringuid vähemalt sama soodsalt nagu ta kohtleb avatud kahepoolse või mitmepoolse lennunduspiirkonnalepingu osalisriikide kodanike investeeringuid.
4. Euroopa Liidu puhul sätestatakse määruse (EMÜ) nr 2407/92 artikli 4 lõikes 5, et liikmesriigi taotluse korral kontrollib Euroopa Komisjon, kas artikli 4 nõuded on täidetud, ja langetab vajadusel otsuse. Selliste otsuste tegemisel peab komisjon tagama vastavuse protsessiõigustega, mida Euroopa Kohus tunnustab ühenduse õiguse üldpõhimõtetena, sealhulgas huvitatud isikute õigusega saada õigeaegselt ära kuulatud.
5. Oma õigusnormide kohaldamisel tagab iga lepinguosaline, et mis tahes tehingut, mis on seotud teise lepinguosalise kodanike tehtud investeeringutega tema lennuettevõtetesse, kaalutakse õiglaselt ja kiirelt.

5. LISA

Frantsiisi- ja tootemargikokkulepete kohta

1. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on õigus sõlmida frantsiisi- ja tootemargikokkuleppeid, sealhulgas tootemargi kaitse- ja kasutamisküsimustega seonduvate tingimuste kohta, tingimusel et: nad on kooskõlas eelkõige kontrolli osas kohaldatavate õigusnormidega; ei kahjustata ettevõtja toimimise võimalikkust väljaspool frantsiisikokkulepet; kokkuleppe tulemusel ei hakka välisriigi lennuettevõtja tegelema kabotaažvedudega; ning järgitakse kohaldatavaid määrusi, nt tariifikaitsetsätteid, sealhulgas teenust osutava lennuettevõtja andmete avaldamist puudutavaid sätteid. Juhul kui need nõuded on täidetud, on tihedad ärisuhted ja koostöökokkulepped lepinguosaliste lennuettevõtjate ja välisriikide ettevõtjate vahel lubatud ning järgmised, muu hulgas frantsiisi- või tootemargikokkuleppe üksikaspektid ei peaks tõstama – välja arvatud erandjuhul – kontrolliprobleeme:
 - a) frantsiisiandja konkreetse tootemargi või kaubamärgi kasutamine ja nähtavale paigutamine, sealhulgas tingimused millises geograafilises piirkonnas tootemarki või kaubamärki võib kasutada;
 - b) frantsiisiandja tootemargi värvide ja logo nähtavale paigutamine frantsiisivõtja õhusõidukil, sealhulgas sellise tootemargi, kaubamärgi, logo või sarnase tunnusemärgi selgelt nähtav kasutamine tema õhusõidukil ja töötajate vormiriietusel;
 - c) tootemargi, kaubamärgi või logo kasutamine ja nähtavale paigutamine frantsiisivõtja lennujaama ruumides ja varustusel või koos nendega;
 - d) turustuseesmärkideks kavandatud klienditeenindusstandarditest kinni pidamine;
 - e) frantsiisitud tootemargi terviklikkuse kaitsmiseks kavandatud klienditeenindusstandarditest kinni pidamine;
 - f) litsentsitasude pakkumine tavapärasel kaubanduslikel tingimustel;
 - g) püsikliendiprogrammides osalemise ettenägemine, sealhulgas hüvede kogumine;ja
 - h) frantsiisi- või tootemargikokkuleppes frantsiisiandjale või frantsiisivõtjale õiguse ettenägemine kokkuleppe lõpetamiseks ja tootemargi kõrvaldamiseks tingimusel, et USA või liikmesriikide kodanikud säilitavad kontrolli vastavalt USA või ühenduse lennuettevõtja üle.
2. Frantsiisi- ja tootemargikokkulepped ei sõltu koodijagamise kokkulepetest (ent võivad esineda samaaegselt nendega), mille kohaselt on mõlemad lennuettevõtjad saanud lepinguosalistelt asjakohased volitused vastavalt käesoleva lepingu artikli 10 lõikes 7 sätestatule.

Ühisdeklaratsioon

Ameerika Ühendriikide ning Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide esindajad kinnitavad, et lennutranspordilepingu, mis on parafeeritud Brüsselis 2. märtsil 2007 ja mille allkirjastamine on kavandatud 30. aprilliks 2007, teiste keeleversioonide autentsus kinnitatakse kas kirjavahetuse teel enne lepingu allkirjastamist või ühiskomitee otsusega pärast lepingu allkirjastamist.

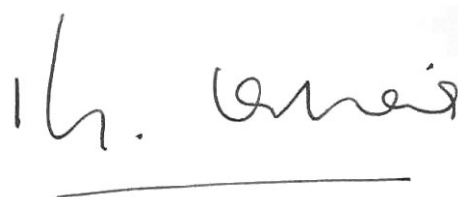
Käesolev ühisdeklaratsioon moodustab lennutranspordilepingu lahutamatu osa.

Ameerika Ühendriikide nimel



Kuupäev: 18. aprill 2007

Euroopa Ühenduse ja tema
liikmesriikide nimel, *ad referendum*



Kuupäev: 18. aprill 2007

KONSULTATSIOONIDE MEMORANDUM

1. Euroopa Ühendust ja selle liikmesriike ning Ameerika Ühendriike esindavad delegatsioonid kohtusid Brüsselis 27. veebruar – 2. märts 2007, et viia lõpule üldist lennutranspordilepingut käsitlevad läbirääkimised. Delegatsioonide nimekirjad on esitatud A lisas.
2. Delegatsioonid jõudsid lepingu (B lisas esitatud leping) osas esialgsele kokkuleppele ning parafeerisid selle teksti. Delegatsioonid kavatsevad esitada lepingu eelnõu oma asjaomastele ametiasutustele heakskiitmiseks, võttes eesmärgiks selle jõustumise lähitulevikus.
3. Seoses artikli 1 lõikega 2 kinnitasid delegatsioonid, et mõiste “lennutransport” hõlmab kõiki tellimuslendude vorme. Lisaks märkisid nad, et viide üldsusele kättesaadavale veole ei mõjuta osaomandi (*fractional ownership*) teemal jätkuvate arutelude tulemust.
4. Seoses artikli 1 lõikega 5 märkis ELi delegatsioon, et liikmesriikidevahelisi lende loetakse ühenduse õiguse kohaselt ühendusesisesteks lendudeks.
5. Seoses artikli 1 lõikega 6 märkis ELi delegatsioon, et käesolev leping ei mõjuta Euroopa Ühenduse asutamislepingust tulenevat Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide vahelist pädevuste jaotust.
6. ELi delegatsioon kinnitas, et ülemereterritooriumid, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, on: Prantsusmaa ülemeredepartemangud (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guajaana), Assoorid, Madeira ja Kanaari saared.
7. Vastuseks USA delegatsiooni küsimusele kinnitas ELi delegatsioon, et Euroopa Ühenduse õigusaktide kohaselt peab ühenduse lennuettevõtja saama nii lennuettevõtja tegevussertifikaadi kui lennutegevusloa riigist, kus on tema peamine tegevuskoht. Lisaks ei tohi ühelgi lennuettevõtjal olla lennuettevõtja tegevussertifikaati või lennutegevusluba rohkem kui ühest riigist.
8. Seoses artikli 3 lõigetega 1, 3 ja 5, 4. lisa artikli 1 lõikega 3 ja 4. lisa artikli 2 lõikega 2 ning vastuseks USA delegatsiooni küsimusele selgitas ELi delegatsioon, et alates lepingu allkirjastamise kuupäevast kuuluvad Euroopa ühisesse lennunduspiirkonda lisaks Euroopa Ühenduse liikmesriikidele Albaania Vabariik, Bosnia ja Hertsegoviina, Horvaatia Vabariik, Islandi Vabariik, endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Montenegro Vabariik, Norra Kuningriik, Serbia Vabariik ja ÜRO Kosovo Missioon.
9. Vastuseks ELi delegatsiooni küsimusele selgitas USA delegatsioon, et lepingu allkirjastamise kuupäevast alates rakendavad USAga sõlmitud avatud lennunduspiirkonna (*Open-Skies*) lennutranspordilepinguid järgmised riigid: Burkina Faso, Cabo Verde Vabariik, Kameruni Vabariik, Tšaadi Vabariik, Gaboni Vabariik, Gambia Vabariik, Ghana Vabariik, Etioopia Demokraatlik Liitvabariik, Libeeria Vabariik, Madagaskari Vabariik, Mali Vabariik, Maroko Kuningriik, Namiibia Vabariik, Nigeeria Liitvabariik, Senegali Vabariik, Tansaania Ühendvabariik ja Uganda Vabariik. USA delegatsioon andis samuti teada, et kavatseb Keenia Vabariigi lennuettevõtjaid 4. lisa artikli 2 lõike 2 kohaldamisel kohelda samal viisil avatud lennunduspiirkonna lennutranspordilepinguid rakendavate riikidega.

10. Seoses artikliga 4 märkis USA delegatsioon, et transpordiministeerium nõuab välisriigi lennuettevõtjalt, kes soovib lepingu alusel lendude teostamise volitusi, et ta teataks nii lennuettevõtja tegevussertifikaadi kui lennutegevusloa väljastanud vastutava asutuse nime, näidates seega selgelt, milline asutus vastutab lennuettevõtja ohutuse- ja julgestusalase ning muu ametliku kontrolli eest.
11. Artikli 8 kohaldamisel tähendab "vastutav asutus" ühelt poolt Ameerika Ühendriikide Föderaalset Lennuametit ning teiselt poolt Euroopa Ühenduse ja/või liikmesriikide ametiasutusi, kes vastutavad lõikes 1 osutatud sertifikaatide ja lubade väljastamise ja kehtivaks tunnistamise eest või lõikes 2 osutatud ohutusstandardite kehtestamise ja tagamise eest, sõltuvalt konkreetsest juhtumist. Lisaks, kui vastavalt lõikele 2 taotletakse konsultatsioone, peaksid vastutavad asutused tagama, et konsultatsioonidesse kaasatakse territoriaalsed ja piirkondlikud asutused, kes õigusnormidest või praktikast lähtudes vastutavad kõnealusel juhul ohutuse kontrolli eest.
12. Seoses artikliga 9 kinnitasid delegatsioonid, et võimalusel kavatsevad lepinguosalisel tagada kavandatavate julgestusmeetmete võimalikult suure koordineerituse, et minimeerida ohtu ning leevendada mis tahes uute meetmete võimalikku kahjulikku mõju. Lisaks märkisid delegatsioonid, et kehtestatud ja kavandatavatele julgestusalastele nõuetele alternatiivsete meetmete kavandamiseks saab kasutada artikli 9 lõikes 7 osutatud kanaleid, eelkõige piire ja transpordijulgeolekut käsitlevat poliitilist dialoogi ning ELi-USA transpordijulgeoleku koostöörühma. Lisaks märkis USA delegatsioon, et USA täidesaatva võimu õigustloov tegevus näeb ette, et huvitatud pooltele antakse tavaliselt võimalus kavandatavate õigusnormide kohta kommentaare esitada ning neile alternatiive välja pakkuda ning et nimetatud kommentaare võetakse õigusaktide menetlemisel arvesse.
13. Artikli 9 lõiget 6 käsitleva arutelu käigus selgitas USA delegatsioon, et transpordijulgeoleku amet (TSA) peab viivitamatult välja andma julgeolekujuhised, kui amet otsustab, et transpordijulgeoleku kaitsmiseks on vajalikud erakorralised meetmed. Selliste meetmete eesmärgiks on kõrvaldada asjaomane julgeolekuoht ning nende ulatus ja kestus peaks olema piiratud. Pikemaajalised erakorralised meetmed lisatakse TSA nõuete hulka, kasutades selleks avaliku teavitamise ning kommenteerimismenetlust.
14. Seoses artikli 9 lõike 11 kohaselt kehtestatava menetlusega, kinnitasid delegatsioonid, et vaja on kehtestada protokoll selle lõike alusel läbiviidavate hindamiste ettevalmistamiseks, rakendamiseks ning nendest järelduste tegemiseks.
15. Seoses artikli 10 lõikega 2 kinnitasid delegatsioonid oma valmisolekut aidata kaasa sellele, et asjaomased ametiasutused menetleks kiiresti selles lõikes osutatud spetsialistidele vajalike lubade, viisade ning dokumentide taotlusi, sealhulgas olukorras, kui töötaja riiki sisenemine või riigis elamine on vajalik erakorralistelt või ajutiselt.
16. Delegatsioonid märkisid, et artikli 10 lõikes 5 sisalduv viide üldiselt kohaldatavatele õigusnormidele hõlmab majanduslikke sanktsioone, millega piiratakse tehinguid konkreetsete riikide ja isikutega.
17. Mõlemad delegatsioonid tunnistasid, et artikli 10 lõike 7 kohaselt võivad kummagi lepinguosalise asjaomaste volitustega lennuettevõtjad osutada koodijagamise teenust, lähtudes kõigile lennuettevõtjatele kedagi diskrimineerimata kohaldatavatest tingimustest, teise lepinguosalise territooriumi kõigist punktidest ja kõigisse punktidesse, kus mis tahes teine lennuettevõtja teostab rahvusvahelist lennutransporti otse- või vahemaandumistega lendudel, iseseisvalt või koostöös teiste lennuettevõtjatega, tingimusel, et nimetatud koodijagamise teenused:
 - i) on muus osas lepinguga kooskõlas;
 - ja
 - ii) vastavad asjaomases lennujaamasüsteemis liikluse jaotamise eeskirjadele.

18. Delegatsioonid arutasid, et oluline on teavitada reisijaid sellest, milline lennuettevõtja või mere- või maismaatranspordi teenuste pakkuja teenuse igas sektoris tegelikult teenust osutab, kui tegemist on mis tahes koodijagamise kokkuleppega. Nad märkisid, et kumbki lepinguosaline on kehtestanud sellist teavitamist nõudvad eeskirjad.
19. Seoses artikli 10 lõike 7 punktiga c väljendasid delegatsioonid arvamust, et mere- või maismaatranspordi teenuste pakkujate suhtes ei kohaldata lennutranspordi reguleerivaid õigusnorme üksnes sellest lähtuvalt, et kõnealust mere- või maismaatranspordi teenust pakub lennuettevõtja enda nime all. Lisaks võivad maismaa- või meretransporditeenuse osutajad sarnaselt lennuettevõtjatega oma äranägemisel otsustada, kas sõlmida koostöökokkuleppeid või mitte. Iga konkreetse kokkuleppe sõlmimisel võivad maismaa- või meretransporditeenuse pakkujad muu hulgas arvesse võtta tarbijate huve ning tehnilisi, majanduslikke, ruumi- ja mahupiiranguid.
20. Vastuseks ELi delegatsiooni küsimusele kinnitas USA delegatsioon, et vastavalt USA õigusaktide praegusele tõlgendamisele, hõlmab USA valitsuse rahastatud lennutranspordi (*Fly America* lennuliikluse) raames USA lennuettevõtja poolt teostatav transport transporti, mida müüakse USA lennuettevõtja koodi all vastavalt koodijagamise lepingule, kuid mida teostavad välisriigi lennuettevõtja käitatavad õhusõidukid.
21. USA delegatsioon selgitas, et vastavalt lepingu 3. lisale ja kui puudub USA üldteenusteametiga (*General Services Administration*) sõlmitud linnapaari leping, võib USA riigiteenistuja või isik, kelle transpordi eest maksab USA valitsus (peale riigiteenistuja, sõjaväelase või isiku, kelle transpordi eest maksab USA kaitseministeerium või osariigi sõjaväeadministratsioon (*military department*)) broneerida lennupileti, sh ühenduse lennuettevõtja USA ja Euroopa Ühenduse vahelisele lennule või väljaspool USA-d asuva mis tahes kahe punkti vahelisele lennule, mis vastab reisija vajadustele ja on kõige madalama hinnaga valitsuse jaoks. Lisaks märkis USA delegatsioon, et linnapaarid, millega lepingud sõlmitakse, muutuvad igal eelarveaastal. USA ministeerium, agentuur või valitsusasutus, välja arvatud kaitseministeerium või osariigi sõjaväeadministratsioon, võib transportida kaupa, sh ühenduse lennuettevõtja lennul, USA ja Euroopa Ühenduse vahelisele lennul või väljaspool USA-d asuva mis tahes kahe punkti vahelisel lennul, mis vastab asutuse vajadustele ja on kõige madalama hinnaga valitsuse jaoks.
22. ELi delegatsioon selgitas, et ELil ei ole *Fly America* sarnast programmi.
23. Mõlemad delegatsioonid väljendasid kavatsust uurida täiendavalt võimalusi valitsusepoolsetele lennutranspordi hangetele juurdepääsu hõlbustamiseks.
24. Vastuseks ELi delegatsiooni küsimusele majandustegevuse volituste kohta, mida ühenduse lennuettevõtjad peavad taotlema USA transpordiministeeriumilt, märkis USA delegatsioon kõigepealt, et aastate jooksul on transpordiministeeriumi majandustegevuse lubade väljastamise menetlust lihtsustatud. Kui välisriigi lennuettevõtjad taotlevad lennutranspordilepingus ette nähtud volitusi, saab nende taotluse üldjuhul menetleda kiiresti. USA delegatsioon selgitas lisaks, et ühenduse lennuettevõtjal on võimalus esitada üks taotlus kõigi artikli 3 lõikes 1 sätestatud marsruutidega seotud volituste kohta, mis hõlmavad nii regulaarkui ka tellimuslende. Transpordiministeerium teatas 23. augustil 2005 täiendavast kiirmenetlusest, mille kohaselt uute marsruutide volitusi taotlevad välisriigi lennuettevõtjad esitaks samaaegselt vabastus- ning loataotlused. Eeldades, et transpordiministeeriumil on lubade väljastamise otsusega seotud registreeritud andmete alusel ja üldsuse huvide kaalutlustest lähtudes võimalik teha positiivne otsus, väljastab ministeerium üksikkorralduse: 1) millest lähtuvalt kohaldatakse vabastust üldjuhul antava ajavahemiku jooksul või ajani, mil loast tulenevad volitused jõustuvad, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, ja 2) mille kohaselt tehakse ajutine otsus (nt vastuväide (*show-cause*)) anda vastav luba taas ajavahemikuks, milleks see oleks üldjuhul antud (lepingutest tulenevatel juhtudel nt määramata ajaks). Kui lennuettevõtja on juba esitanud nii vabastus- kui loataotluse ning kui neid taotlusi puudutavad andmed olid ajakohased, alustas transpordiministeerium nende menetlemist 23. augustil teatatud lähenemisviisi järgides.

25. Kui ühenduse lennuettevõtja soovib kasutada mis tahes volitusi koodijagamise kaudu vastavalt artikli 10 lõikele 7, võivad koodijagamise kokkuleppes osalevad partnerlennuettevõtjad esitada vajalike volituste saamiseks ühise taotluse. Teenust üldsusele turustaval lennuettevõtjal peab olema tema koodi all müüdavate mis tahes tüüpi teenuste kohta (regulaar- või tellimuslennud) vastav transpordiministeeriumi antud majandustegevuse volitus. Sarnaselt peab õhusõidukit käitaval lennuettevõtjal olema vastav transpordiministeeriumi antud majandustegevuse volitus: tellimuslennuvolitus, et võimaldada teisel lennuettevõtjal turustada oma teenust, ning kas tellimus- või regulaarlennuvolitus mahu jaoks, mida ta kavatseb iseseisvalt turustada. Lendu teenindaval lennuettevõtjal on samuti vaja luba partneri koodi panemiseks nendele lendudele. Lendu teenindav lennuettevõtja võib koodijagamise kohta taotleda määramata kehtivusajaga üldist luba, milles on toodud konkreetsed turud, mille jaoks koodijagamise volitust taotletakse. Täiendavaid turgusid saab lisada sellest transpordiministeeriumile 30 päeva ette teatades. Koodijagamise luba antakse konkreetsetele lennuettevõtjatele ning kõigil välisriigi koodijagamise partnerlustel peab olema enda luba, ning vajaduse korral peab USA lennuettevõtja olema läbi viinud koodijagamise ohutuskontrolli vastavalt transpordiministeeriumi avaldatud juhistele.
26. Kui ühenduse lennuettevõtja soovib artikli 10 lõike 9 kohaselt anda USA lennuettevõtja käsutusse USA lennuettevõtja koodi all tegutsemiseks kogu õhusõiduki koos meeskonnaga, peab ühenduse lennuettevõtjal samuti olema transpordiministeeriumi antud tellimuslennuvolitus ning luba. USA delegatsioon väljendas arvamust, et peaaegu kõigil ühenduse lennuettevõtjatel, kes praegu pakuvad regulaarlene Ameerika Ühendriikidesse, on ka transpordiministeeriumi antud ülemaailmne tellimuslennuvolitus. Seetõttu on neil majandustegevuse lubade seisukohast vaja üksnes luba meeskonnaga õhusõiduki andmiseks USA lennuettevõtjate käsutusse. Lisaks märkis USA delegatsioon, et ta ei arva, et teiste ühenduse lennuettevõtjate tellimuslennuvolituste taotlused probleeme tekitavad.
27. Selleks, et transpordiministeerium väljastaks loa, kas koodijagamiseks või meeskonnaga õhusõiduki pakkumiseks, peaks ta olema seisukohal, et kavandatav tegevus on üldsuse huvides. Selle seisukohani jõudmist soodustab asjaolu, kui kehtivad lennutranspordilepingud hõlmavad kavandatavaid teenuseid. Kui õigused on sätestatud lepingus, tagab see ka vastastikkuse põhimõtte järgmise.
28. Seoses artikli 10 lõigete 7 ja 9 kohase koodijagamisega ja meeskonnaga õhusõiduki pakkumisega, on üldsuse huvidele vastavuse analüüsimisel põhirõhk alati sellel, kas:
- USA lennuettevõtja on läbi viinud välisriigi lennuettevõtja ohutuse kontrolli;
 - välisriigi lennuettevõtja tegevussertifikaadi väljastanud riik kuulub rahvusvahelise lennuohutuse hindamise (IASA) 1. kategooriasse;
 - välisriigi lennuettevõtja kodumaa järgib USA lennuettevõtjate kohtlemisel kindla vastastikkuse põhimõtet;
 - heakskiit tekitab konkurentsiga seonduvaid probleeme.
29. Seoses meeskonnaga õhusõiduki pakkumisega pööratakse üldsuse huvidele vastavuse analüüsimisel tähelepanu ka sellele, kas:
- rendilepingus nähakse ette, et lendude korraldamist kontrollib jätkuvalt rendileandev lennuettevõtja;
 - reguleeriva järelevalve kohustus jääb jätkuvalt rendileandva lennuettevõtja tegevussertifikaadi väljastanud ametkonnale;
 - rendileandmise lubamine ei anna põhjendamatu eelist ühelegi osapoolele tööseisaku korral, kui seisaku tulemusel ei suudeta turul transporti tagada.

30. Luba meeskonnaga õhusõiduki pakkumiseks väljastatakse vähemalt algselt piiratud tähtjaks (nt kuueks kuni üheksaks kuuks) või erandkorras, mis on kooskõlas ELis rakendatava lähenemisviisiga.
31. Vastuseks ELi delegatsiooni murele seoses üldsuse huvide standardist tuleneva transpordiministeeriumi valikuvabadusega, märkis USA delegatsioon, et avatud lennunduspiirkonna lennundussuhete raames peab transpordiministeerium koodijagamise lepinguid üldsuse huvidele vastavaks ning on järjepidevalt väljastanud lubasid minimaalse menetlusajaga. USA delegatsioon märkis, et seoses sellise koodijagamisega ja meeskonnaga õhusõiduki pakkumisega, millesse on kaasatud üksnes lepinguosalisel, keskendub transpordiministeerium üldsuse huvidele vastavuse analüüsimisel eespool kirjeldatud elementidele, kui tegemist ei ole ebatüüpiliste asjaoludega, näiteks riikliku julgeoleku või ohutusega seotud või kriminaalsete asjaoludega. Lisaks teavitab USA nimetatud ebatüüpiliste asjaolude olemasolu korral kiiresti teist lepinguosalist.
32. Vastuseks USA delegatsiooni küsimusele kinnitas ELi delegatsioon, et ELis praegu kehtivate õigusaktide kohaselt (nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2407/92) peavad ühenduse lennuettevõtja poolt kasutatavad õhusõidukid olema ühenduses registreeritud. Liikmesriik võib siiski kehtestada erandi sellest nõudest lühiajalise rendilepingu puhul ajutiste vajaduste täitmiseks või muudel erakorralistel asjaoludel. Ühenduse lennuettevõtja, kes on sellise lepingu osaline, peab saama eelneva heakskiidu asjaomastelt lubasid väljastavalt asutuselt ning liikmesriik ei või heaks kiita lepingut meeskonnaga õhusõiduki rentimise kohta lennuettevõtjale, kellele ta on lennutegevusloa väljastanud, kui täidetud ei ole ühenduse õigusega või vajadusel siseriikliku õigusega kehtestatud ohutusstandarditega võrdväärsed ohutusnõuded.
33. Mõlemad delegatsioonid tunnistasid, et kui lennuettevõtjatele ei anta lubasid lepingus ettenähtud õiguste kasutamiseks või kui nende lubade andmisel tekib põhjendamatu viivitus, võib see mõjutada lennuettevõtja õiglaseid ja võrdseid võimalusi konkureerida. Kui kumbki lepinguosaline on arvamusel, et tema lennuettevõtjad ei saa majandustegevuse volitust, milleks neil on lepingu alusel õigus, võib ta edastada küsimuse ühiskomiteele.
34. Seoses artikli 14 lõikega 4 tuletas ELi delegatsioon meelde, et vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 295 ei mõjuta see leping mingil viisil omandi õiguslikku režiimi liikmesriikides. USA delegatsioon teavitas vastuseks oma seisukohast, et kui lennuettevõtja on valitsuse omanduses, võib see ebasoodsalt mõjutada lennuettevõtjate õiglaseid ja võrdseid võimalusi konkureerida käesoleva lepinguga reguleeritud rahvusvahelise lennutranspordi teenuste osutamisel.
35. Seoses artikliga 15 märkisid delegatsioonid, et oluline on rahvusvaheline konsensus lennundusega seotud keskkonnaküsimustes Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) raames. Sellega seoses rõhutasid nad, et tähtis on saavutada 35. ICAO assambleel ühehääline kokkulepe, mis hõlmab nii õhusõidukite müra kui ka heitgaasidega seotud küsimusi (resolutsioon A35-5). Mõlemad pooled kohustuvad seda resolutsiooni täies ulatuses järgima. Kooskõlas nimetatud resolutsiooniga kohustuvad mõlemad osapooled kohaldama "tasakaalustatud lähenemisviisi" põhimõtet õhusõidukite müra mõju haldamiseks võetavate meetmete (sealhulgas piirangud õhusõidukite juurdepääsule lennujaamadesse teatud ajal) suhtes ja selle tagamisel, et õhusõidukite mootorite heitgaaside maksustamisel lennujaamades lähtutakse kulutustest, mis tekivad õhusõidukite mootorite nõuetekohaselt tuvastatud ning otseselt lennutranspordiga seotud heitgaaside keskkonnamõju leevendamisel. Mõlemad osapooled märkisid samuti, et täiel määral tuleb täita ka asjaomaseid rahvusvahelisel, piirkondlikul, riiklikul või kohalikul tasandil kehtivaid juriidilisi kohustusi; Ameerika Ühendriikide puhul on vastav kuupäev 5. oktoober 2001 ja Euroopa Ühenduse puhul 28. märts 2002.

36. Lisaks võtsid delegatsioonid teadmiseks G8 riikide 2005. aasta Gleneagles'i kommünikees ning samuti lennuliikluse korraldamise küsimuste koostööraamistiku Föderaalse Lennuameti ja komisjoni poolt 18. juulil 2006. allkirjastatud vastastikuse mõistmise memorandumis sisalduvad sätted, mis käsitlevad kliimamuutust, energiat ja säästvat arengut. Delegatsioonid märkisid vastutavate USA ja ELi asutuste kavatsust parandada tehnilist koostööd, sealhulgas kliimaalaste teadusuuringute ning tehnoloogiaarengu vallas, mis on suunatud lennutranspordi ohutuse suurendamisele, kütusesäästlikkuse parandamisele ning heitkoguste vähendamisele. Võttes arvesse oma seisukohti rahvusvahelise lennundusega seonduva heitkogustega kauplemise küsimuses, märkisid mõlemad delegatsioonid, et USA ja Euroopa Liit katavad tegutseda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni raames.
37. Seoses ühiskomitee koosseisuga märkis USA delegatsioon, et USA kataseb saata ühiskomiteesse mitme asutuse esindajatest koosneva esinduse, mida juhib välisministeerium. ELi delegatsioon märkis, et ELi esindavad Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid. Mõlemad delegatsioonid märkisid samuti, et sidusrühmade osalemine on ühiskomitee menetluse oluline osa ning et sidusrühmade esindajad kutsutakse seetõttu ühiskomiteesse vaatlejatena osalema, välja arvatud juhul, kui üks või mõlemad lepinguosaliselised otsustavad teisiti.
38. Seoses artikliga 18 kinnitasid delegatsioonid oma kavatsust korraldada ühiskomitee esialgne kohtumine mitte hiljem kui 60 päeva pärast käesoleva lepingu allkirjastamist.
39. Delegatsioonid kinnitasid oma arvamust, et selline praktika nagu esimese valiku õiguse nõue (*first refusal requirement*), lendude suhtarvu määramine (*uplift ratio*), vastuväidetest loobumise tasu (*no-objection fee*) või mis tahes muu mahu, sageduse või liikluse piirang on lepinguga vastuolus.
40. ELi delegatsioon soovitas, et mõlemad lepinguosaliselised peaksid võimalikult selgelt kokku leppima, millises ulatuses USA transpordiministeerium ja Euroopa Komisjon võiksid oma asjaomaste õigusnormide ja praktika kohaselt vahetada 2. lisaga hõlmatud konkurentsiküsimusi käsitlevat teavet, eelkõige nende asutuste poolt tõsiselt kaalutavaid menetlusi käsitlevate küsimustega seotud andmeid ja väljavaateid.
41. USA delegatsioon märkis, et lepingu 2. lisaga hõlmatud menetlused on USA õiguse kohaselt kohtulahendid (*adjudications*) ning nende suhtes kohaldatakse seadusjärgseid, haldus- ja kohtulikke piiranguid tagamaks, et asutuse otsus põhineb üksnes menetluse kokkuvõttes sisalduval teabel, sealhulgas avalikul teabel, mis transpordiministeeriumi otsuse kohaselt on ametlikult tähelepanuväärne ja mille kohta osapooled on saanud enne asutuse lõplikku otsust kommentaare esitada.
42. USA delegatsioon selgitas, et need piirangud ei takista transpordiministeeriumi käimasolevas menetluses otsuse vastuvõtjat nõustavaid esindajaid arutamast komisjoni esindajatega selliseid küsimusi nagu 1) konkurentsiolekord mis tahes turul, lähtudes mittekonfidentsiaalsetest andmetest; 2) olemasolevate alliansside või muude ühissettevõtete mõju ning eelnevalt seatud tingimuste või muude piirangute tulemused konkurentsiküsimuste lahendamiseks; 3) üldised lähenemisviisid konkurentsi analüüsile või selle meetoditele; 4) varasemad juhtumid, sealhulgas dokumendid ja otsused; 5) mis tahes juhtumite korral kohaldatav materiaalsoigus, poliitikad ja menetlused; 6) küsimused, mida võivad tõusetuda potentsiaalsete juhtumite puhul, mille menetlemist ei ole ametlikult algatatud, kui transpordiministeeriumi esindajad ei "otsusta ette" selliste juhtumite asjaolusid või tulemusi; ja 7) käimasolevate menetluste puhul – milliseid küsimusi on osalisel juba tõstatanud ning milliseid mittekonfidentsiaalseid tõendeid on esitatud, taas juhul kui tegemist ei ole asjaolude ja tulemuste potentsiaalse etteotsustamisega.

43. Menetletavate juhtumite arutamise puhul on kaks põhilist menetluslikku piirangut. Esimene puudutab üldjuhul komisjoni poolt transpordiministeeriumile edastatavat teavet: viimase otsuse aluseks ei saa olla mis tahes oluline teave või väide, mis ei ole kõigile osalistele protokollitavaks kommenteerimiseks kättesaadav. Sellise teabe saamisel ei tohi seda otsustamisel arvesse võtta, kui seda ei tehta kättesaadavaks. Teine piirang puudutab pigem transpordiministeeriumilt saadavat kui talle edastatavat teavet: amet ei või küsimusi "ette otsustada" või ei tohi tunduda, et ta seda teeb – st amet ei tohi välja öelda järeldusi enne kui juhtumit puudutav menetlus on lõpetatud ning otsus on avalikustatud. Seda piirangut kohaldatakse transpordiministeeriumi suhtes mis tahes kontekstis, kas aruteludes ELiga või mõne teise osalisega, mis ei ole õiguspäraselt USA valitsusesisesest otsuste vastuvõtmise protsessi osa, olgu tegemist huvitatud osapoolega või mitte. Transpordiministeerium kavatses teavitada komisjoni esindajaid viivitamatult, kui tema arvates on konkreetse küsimuse käsitlemisel tegemist etteotsustamise või otsuste mõjutamisega nii, et esindajad saavad otsustada, kuidas edasi toimida.
44. ELi delegatsioon soovis USA delegatsioonilt kinnitust, et seadusega ettenähtud "üldsuse huvi" kriteeriumit ei kasutataks USA konkurentsirežiimi kohaselt selleks, et eelistada mingite konkreetsete USA lennuettevõtjate huve teiste, kas USA või välisriigi lennuettevõtjate huvidele. USA delegatsioon vastas, et see kriteerium ning konkurentsiohud, millest transpordiministeerium peab oma otsuste tegemisel lähtuma, on kavandatud ning neid kasutatakse sellisel, et kaitsta konkurentsi turgudel tervikuna, mitte konkreetsete lennuettevõtjate konkurentsivõimet. Muude kaalutluste hulgas märkis USA delegatsioon, et rahvusvahelise lennutranspordiga seonduvad "üldsuse huvid" on seaduses määratletud nii, et need hõlmavad võrdseid võimalusi USA ja välisriikide lennuettevõtjatele ning maksimaalset konkurentsi. Lisaks ei ole üldsuse huvide kriteerium, mis on sätestatud lennuettevõtjate vaheliste lepingute heakskiitmist transpordiministeeriumi poolt ja nende suhtes konkurentsierandi kohaldamist (*antitrust immunity*) reguleerivates seadustes, "erand" konkurentsialüüsid, mida asutus peab järgima, vaid täiendav nõue, mida tuleb täita enne, kui transpordiministeerium võib otsustada konkurentsierandi kohaldada. USA delegatsioon rõhutas lõpuks veel seda, et kõik transpordiministeeriumi otsused peavad olema kooskõlas siseriiklike seaduste ning rahvusvaheliste kohustustega, sealhulgas tsiviillennunduse lepingutega, mis ühtmoodi näevad ette, et lepinguosalised tagavad teiste lepinguosaliste lennuettevõtjatele "õiglased ja võrdsed konkurentsivõimalused".
45. Seoses selle aruteluga kinnitasid mõlemad delegatsioonid, et nende vastavaid konkurentsirežiime kohaldatakse sellisel viisil, et lepinguosaliste kõigile lennuettevõtjatele tagatakse õiglased ja võrdsed konkurentsivõimalused, ning lähtudes üldisest põhimõttest kaitsta ja edendada konkurentsi turgudel tervikuna, olenemata konkreetsete konkureerivate lennuettevõtjate võimalikest vastandlikest huvidest.
46. Seoses Euroopa Komisjoni menetlusega selgitas ELi delegatsioon, et peamiselt piiravad Euroopa Komisjoni aktiivse koostöö võimalusi välisriikide valitsusasutustega konfidentsiaalse teabe edastamisele seatud piirangud. Teabe suhtes, mille komisjon ja liikmesriikide ametiasutused on saanud uurimise käigus ning millele laieneb ametisaladuse hoidmise kohustus, kohaldatakse EÜ asutamislepingu artiklit 287 ja määruse (EÜ) nr 1/2003 artiklit 28. See puudutab teavet, mis ei ole avalik ning mida võidakse saada uurimise käigus; teavet, mis edastatakse komisjonile vastuseks mingile teabele või vabatahtlikult. See teave hõlmab ka ärisaladust. Kõnealust teavet ei tohi avaldada mis tahes kolmanda riigi ametiasutusele, välja arvatud asjaomase teabeallika selgel nõusolekul. Seetõttu kui peetakse asjakohaseks ja vajalikuks, et komisjon edastaks välisriigi ametiasutus(te)le konfidentsiaalset teavet, tuleb saada kõnealuse teabeallika nõusolek erandi vormis.
47. Teabe suhtes, mis on seotud uurimise läbiviimisega või võimaliku uurimise läbiviimisega, eespool toodud sätteid ei kohaldata. Selline teave hõlmab asjaolu, et uurimine toimub, uurimise üldist valdkonda, uurimise all oleva(te) ettevõtte (ettevõtete) nimesid (kuigi see võib teataval asjaoludel olla ka kaitstud teave), sektorit, milles uurimist teostatakse ning uurimise kavandatavaid etappe. See teave on tavaliselt konfidentsiaalne, et tagada uurimise nõuetekohane läbiviimine. Seda võib transpordiministeeriumile siiski edastada, kuna sel on lepingu 2. lisa artikli 5 alusel kohustus hoida teavet konfidentsiaalsena.

48. Vastuseks ELi delegatsiooni küsimusele kinnitas USA delegatsioon, et USA pädevad ametiasutused tagavad terviklike ärikoostöö lepingute, sealhulgas muudetud lepingute suhtes konkurentsierandi kohaldamise taotluste õiglase ja kiire menetlemise. Lisaks kinnitas USA delegatsioon, et kui USA-ELi lennutranspordilepingut kohaldatakse artikli 25 kohaselt või see kehtib artikli 26 kohaselt, vastavad ühenduse lennuettevõtjad transpordiministeeriumi nõudele, et välisriikide lennuettevõtjatel saadud konkurentsierandi kohaldamise või selle kohaldamise jätkamise taotluse rahuldamise kaalumiseks peab Ameerika Ühendriikide ja taotlust esitava(te) välisriigi (välisriikide) lennuettevõtja(te) kodumaa(de) vahel olema sõlmitud avatud lennunduspiirkonna leping. Eespooltoodu ei kehti liirimaalt pärit taotlejate kohta kuni 1. lisa 4. osa kehtivusaja lõppemiseni.
49. Vastuseks ELi delegatsiooni küsimusele märkis USA delegatsioon, et kõik transpordiministeeriumi eeskirjad, mis käsitlevad arvutipõhiseid broneerimissüsteeme ("CRS" id või "süsteemid") kaotasid kehtivuse 31. juulil 2004. Transpordiministeeriumil on siiski õigus keelata ebaausaid tegevusi või konkurentsimeetodeid lennutranspordi ja lennutranspordi turustamise sektoris ning transpordiministeerium võib kasutada seda õigust võitlemaks mis tahes süsteemi ilmse konkurentsivastase tegevusega lennuteenuste turustamisel. Lisaks on justiitsministeeriumile ja föderaalsetel kaubanduskomisjonil pädevus lahendada kaebusi selle kohta, et süsteemis leiavad aset tegevused, mis on vastuolus monopolidevastaste õigusaktidega.
50. Seoses artikliga 25 selgitas ELi delegatsioon, et mõnes liikmesriigis peab põhiseadusest tulenevalt ajutise kohaldamise kõigepealt kinnitama parlament.
51. Mõlemad delegatsioonid kinnitasid, et juhul kui üks lepinguosalistest otsustab lepingu ajutise kohaldamise artikli 25 lõike 2 kohaselt lõpetada, jätkatakse lepingu 1. lisa 4. osas sätestatud eeskirjade kohaldamist, kui lepinguosalistes selles kokku lepivad.
52. Seoses artikliga 26 selgitas ELi delegatsioon, et mõnes liikmesriigis hõlmavad selles artiklis osutatud menetlused ratifitseerimist.
53. Vastuseks USA delegatsiooni küsimusele järelejäänud, liikmesriikide vahelistest kahepoolsetest lennutranspordilepingutest tulenevate piirangute kohta kinnitas ELi delegatsioon, et mis tahes piiranguid, mis mõjutavad käesolevast lepingust tulenevate õiguste kasutamist USA ja ühenduse lennuettevõtjate poolt, enam ei kohaldata.
54. Mõlemad delegatsioonid rõhutasid, et leping ei mõjuta mingil viisil nende juriidilisi ja poliitikat käsitlevaid seisukohti erinevates lennundusega seotud keskkonnaküsimustes.
55. Mõlemad delegatsioonid märkisid, et kumbki osapool ei kasuta käesolevat lepingut ega ühtegi selle osa, et seista Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis vastu kavandatavatele alternatiivsetele tegutsemisviisidele käesoleva lepinguga hõlmatud mis tahes küsimustes.
56. Ameerika Ühendriikide ja liikmesriikide vahelised lennutranspordilepingud, mille kohaldamine oli käesoleva lepingu allkirjastamise ajal küsimuse all, ei ole lepingu 1. lisa 1. osas nimetatud. Delegatsioonidel on siiski kavas, et Ameerika Ühendriigid ning kõnealune liikmesriik või kõnealused liikmesriigid kohaldavad lepingut ajutiselt artiklis 25 sätestatud korras.

*Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide
delegatsiooni nimel*

Daniel CALLEJA

*Ameerika Ühendriikide
delegatsiooni nimel*

John BYERLY

Kirjalik avaldus, mille eesistujariik esitab Ameerika Ühendriikidele lepingu allkirjastamisel EÜ ja selle liikmesriikide nimel

Kuni jõustumiseni kohaldavad liikmesriigid käesolevat lepingut heas usus ja kooskõlas kehtivate siseriiklike seaduste säte-
tega ajutiselt.
