

# Euroopan unionin virallinen lehti

# L 134

Suomenkielinen laitos

## Lainsäädäntö

50. vuosikerta

25. toukokuuta 2007

Sisältö	II	<i>EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista</i>	
		PÄÄTÖKSET	
		<b>Neuvosto</b>	
		2007/339/EY:	
	★	<b>Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätös, tehty 25 päivänä huhtikuuta 2007, Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta</b> .....	1
		<b>Lentoliikennesopimus</b> .....	4

## II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

## PÄÄTÖKSET

## NEUVOSTO

**NEUVOSTON JA NEUVOSTOSSA KOKOONTUNEIDEN EUROOPAN UNIONIN  
JÄSENVALTIOIDEN HALLITUSTEN EDUSTAJIEN PÄÄTÖS,**

tehty 25 päivänä huhtikuuta 2007,

**Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen  
lentoliikennesopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta**

(2007/339/EY)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO JA NEUVOSTOSSA KOKOONTUNEET EUROOPAN UNIONIN JÄSENVALTIOIDEN HALLITUSTEN EDUSTAJAT, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan yhdessä 300 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisen virkkeen kanssa,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komissio on neuvotellut yhteisön ja sen jäsenvaltioiden puolesta Amerikan yhdysvaltojen kanssa lentoliikennesopimuksen (jäljempänä 'sopimus') noudattaen neuvoston päätöstä komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut.
- (2) Sopimus parafoitiin 2 päivänä maaliskuuta 2007.
- (3) Yhteisön ja jäsenvaltioiden olisi allekirjoitettava komission neuvottelema sopimus ja sovellettava sitä väliaikaisesti edellyttäen, että sopimus mahdollisesti tehdään myöhemmin.
- (4) On tarpeen säätää menettelyistä, joiden mukaisesti voidaan tarvittaessa päättää sopimuksen väliaikaisen soveltamisen lopettamisesta ja oikeuksien peruuttamisesta sopimuksen 21 artiklan 3 kohdan mukaisesti. On myös

tarpeen säätää menettelyistä, joiden mukaisesti yhteisö ja jäsenvaltiot osallistuvat sopimuksen 18 artiklan mukaisesti perustettuun sekakomiteaan ja sopimuksen 19 artiklan määräysten mukaiseen välimiesmenettelyyn, sekä menettelyistä eräiden sopimuksen määräysten täytäntöön panemiseksi, mukaan lukien lentoturvallisuutta, lentoliikenteen turvaamista, liikennöintioikeuksien myöntämistä ja peruuttamista sekä valtion tukia koskevat määräykset,

OVAT PÄÄTTÄNEET SEURAAVAA:

1 artikla

**Allekirjoittaminen ja väliaikainen soveltaminen**

1. Hyväksytään Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Amerikan yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen, jäljempänä 'sopimus', allekirjoittaminen yhteisön puolesta edellyttäen, että sopimuksen tekemisestä tehdään neuvoston päätös. Sopimuksen teksti on liitetty tähän päätökseen.
2. Neuvoston puheenjohtaja oikeutetaan nimeämään yksi tai useampi henkilö, jolla on valtuudet allekirjoittaa sopimus yhteisön puolesta edellyttäen, että sopimus tehdään.

3. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot soveltavat sopimusta väliaikaisesti sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti 30 päivästä maaliskuuta 2008 alkaen sen voimaantuloon saakka. Tämä vahvistetaan, kun sopimus Amerikan yhdysvaltojen kanssa allekirjoitetaan.

4. Neuvosto tekee päätöksen sopimuksen väliaikaisen soveltamisen lopettamisesta ja siitä ilmoittamisesta Amerikan yhdysvalloille sopimuksen 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sekä päätöksen tällaisen ilmoituksen peruuttamisesta yhteisön ja sen jäsenvaltioiden puolesta yksimielisesti komission ehdotuksesta ja perustamissopimuksen asiaan liittyvien määräysten mukaisesti.

#### 2 artikla

### Liikennöintioikeuksien peruuttaminen

1. Jos sopimuspuolet eivät pääse toisen vaiheen sopimukseen kahdentoista kuukauden kuluessa sopimuksen 21 artiklan 3 kohdan mukaisen arvioinnin aloittamisesta, jäsenvaltio voi seuraavien 15 päivän kuluessa ilmoittaa komissiolle, mitkä aluettaan koskevat liikennöintioikeudet se haluaa peruuttaa. Peruutettaviin liikenneoikeuksiin ei saa sisältyä sopimuksen liitteessä I mainituissa sopimuksissa tarkoitettuja oikeuksia.

2. Komissio laatii jäsenvaltioilta saamiensa ilmoitusten perusteella luettelon peruutettavista liikennöintioikeuksista ja toimittaa sen neuvostolle. Neuvoston puheenjohtaja ilmoittaa tämän jälkeen yhteisön ja sen jäsenvaltioiden puolesta Amerikan yhdysvalloille luettelon kuuluvien liikennöintioikeuksien peruuttamisesta sopimuksen 21 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet kyseisten oikeuksien peruuttamiseksi sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden ensimmäisestä päivästä lukien, joka alkaa aikaisintaan kahdentoista kuukauden kuluttua päivästä, jona ilmoitus peruuttamisesta on annettu.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 2 kohdassa säädetään, neuvosto voi yksimielisesti ja komission ehdotuksesta päättää olla antamatta ilmoitusta peruuttamisesta tai peruuttaa ilmoituksensa.

#### 3 artikla

### Sekakomitea

1. Yhteisöä ja sen jäsenvaltioita edustavat sopimuksen 18 artiklan mukaisesti perustetussa sekakomiteassa komission ja jäsenvaltioiden edustajat.

2. Komissio hyväksyy sekakomiteassa esitettävän yhteisön ja sen jäsenvaltioiden kannan sopimuksen 14 ja 20 artiklan soveltamisalaan kuuluviiin asioihin sekä asioihin, jotka eivät edellytä sellaisen päätöksen tekemistä, jolla on oikeusvaikutuksia.

3. Muihin sellaisiin sekakomitean päätöksiin, jotka koskevat yhteisön toimivaltaan kuuluvia asioita, yhteisön ja sen jäsenvaltioiden kannan hyväksyy neuvosto määräenemmistöllä komission ehdotuksesta.

4. Muihin sellaisiin sekakomitean päätöksiin, jotka koskevat jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia asioita, yhteisön ja sen jäsenvaltioiden kannan hyväksyy neuvosto yksimielisesti komission tai jäsenvaltioiden ehdotuksesta.

5. Komissio esittää yhteisön ja sen jäsenvaltioiden kannan sekakomiteassa lukuun ottamatta jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvia aloja, joita koskevan kannan esittää neuvoston puheenjohtajavaltio tai neuvoston päätöksellä komissio.

#### 4 artikla

### Välimesmenettely

1. Komissio edustaa yhteisöä ja jäsenvaltioita sopimuksen 19 artiklan määräysten mukaisessa välimesmenettelyssä.

2. Neuvosto tekee komission ehdotuksesta päätöksen etuuskien soveltamisen keskeyttämisestä sopimuksen 19 artiklan 7 kohdan mukaisesti. Neuvosto tekee tämän päätöksen määräenemmistöllä.

3. Komissio, jota avustaa neuvoston nimeämä jäsenvaltioiden edustajien erityiskomitea, päättää kaikista muista tarvittavista sopimuksen 19 artiklan nojalla toteutettavista toimista asioissa, jotka kuuluvat yhteisön toimivaltaan.

#### 5 artikla

### Tiedonanto komissiolle

1. Jäsenvaltioiden on viipymättä ilmoitettava komissiolle sopimuksen 4 tai 5 artiklan nojalla tekemistään päätöksistä olla myöntämättä lupia jollekin Amerikan yhdysvaltojen lentoyhtiölle, peruuttaa luvat kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaa niiden käyttöä.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle välittömästi kaikista pyynnöistä tai ilmoituksista, joita ne ovat tehneet tai vastaanottaneet sopimuksen 8 artiklan nojalla.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle välittömästi kaikista pyynnöistä tai ilmoituksista, joita ne ovat tehneet tai vastaanottaneet sopimuksen 9 artiklan nojalla.

*6 artikla***Valtion avustukset ja tuki**

1. Jos jäsenvaltio katsoo, että tuella tai avustuksella, jota valtion elin harkitsee annettavaksi tai antaa Amerikan yhdysvaltojen alueella, on sopimuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja kielteisiä vaikutuksia kilpailumahdollisuuksiin, sen on ilmoitettava asiasta komissiolle, joka voi ottaa yhteyttä kyseiseen elimeen tai pyytää sopimuksen 18 artiklan mukaisesti perustetun sekakomitean koolle kutsumista.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle välittömästi, jos Amerikan yhdysvallat ottaa niihin yhteyttä sopimuksen 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Tehty Luxemburgissa 25 päivänä huhtikuuta 2007.

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*  
W. TIEFENSEE

**LENTOLIIKENNESOPIMUS**

AMERIKAN YHDYSVALLAT (jäljempänä 'Yhdysvallat')

sekä

ITÄVALLAN TASAVALTA,

BELGIAN KUNINGASKUNTA,

BULGARIAN TASAVALTA,

KYPROKSEN TASAVALTA,

TŠEKin TASAVALTA,

TANSKAN KUNINGASKUNTA,

VIRON TASAVALTA,

SUOMEN TASAVALTA,

RANSKAN TASAVALTA,

SAKSAN LIITTOTASAVALTA,

HELLEENIEN TASAVALTA,

UNKARIN TASAVALTA,

IRLANTI,

ITALIAN TASAVALTA,

LATVIAN TASAVALTA,

LIETTUAN TASAVALTA,

LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA,

MALTA,

ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,

PUOLAN TASAVALTA,

PORTUGALIN TASAVALTA,

ROMANIA,

SLOVAKIAN TASAVALTA,

SLOVENIAN TASAVALTA,

ESPANJAN KUNINGASKUNTA,

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

ISON-BRITANNIAN JA POHJOIS-IRLANNIN YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA,

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen sopimuspuolina ja Euroopan unionin jäsenvaltioina, (jäljempänä 'jäsenvaltiot'), sekä EUROOPAN YHTEISÖ, jotka

HALUAVAT edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoyhtiöiden keskinäiseen kilpailuun markkinoilla, joilla valtion osallistuminen ja sääntely on mahdollisimman vähäistä;

HALUAVAT helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista esimerkiksi kehittämällä lentoliikenneverkostoja, jotka vastaavat tarkoituksenmukaisia lentoliikennepalveluja koskeviin matkustajien ja rahdinlähettäjäiden tarpeisiin;

HALUAVAT taata lentoyhtiöille mahdollisuudet tarjota matkustajille ja rahdinlähettäjäille kilpailukykyisiä hintoja ja palveluja avoimilla markkinoilla;

HALUAVAT, että lentoliikenneteollisuuden kaikki sektorit, mukaan luettuina lentoyhtiöiden työntekijät, hyötyvät markkinoiden vapauttamista koskevasta sopimuksesta;

HALUAVAT varmistaa, että kansainvälinen lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua ja vahvistavat vakavan huolensa ilma-alusten turvallisuuteen kohdistuvista teoista tai uhista, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentoliikenteeseen sekä heikentävät yleisön luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen;

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen;

TOTEAVAT, että valtion avustukset voivat vaikuttaa kielteisesti lentoyhtiöiden väliseen kilpailuun ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteiden saavuttamisen;

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämisen ja täytäntöönpanon yhteydessä;

OTTAVAT HUOMIOON kuluttajansuojan tärkeyden, Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen mukainen suojele mukaan luettuna;

AIKOVAT voimassa olevilla sopimuksilla luodun kehysten pohjalta pyrkiä avaamaan markkinoille pääsyn ja maksimoimaan hyödyt kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmin puolin;

TOTEAVAT, että niiden on tärkeää parantaa lentoyhtiöidensä pääsyä maailmanlaajuisille pääomamarkkinoille kilpailun vahvistamiseksi ja tämän sopimuksen tavoitteiden edistämiseksi;

AIKOVAT olla esikuvana muulle maailmalle edistääkseen tämän elintärkeän talussektorin vapauttamista,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

3. 'yleissopimuksella' Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien:

#### 1 artikla

#### Määritelmät

a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Yhdysvallat että käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta asiaan liittyvä yksi tai useampi jäsenvaltio on ratifioinut,

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

ja

1. 'sopimuksella' tätä sopimusta, sen liitteitä ja lisäystä sekä niiden muutoksia;

2. 'lentoliikenteellä' matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista lentoteitse joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan;

b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai liitteiden muutokset sillä edellytyksellä, että liite tai muutos on voimassa sekä Yhdysvalloissa että käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta asiaan liittyvässä yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa;

4. 'täydellä korvauksella' korvausta annetuista palveluista mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;
5. 'kansainvälisellä lentoliikenteellä' lentoliikennettä useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolella sijaitsevassa ilmatilassa;
6. 'sopimuspuolella' joko Yhdysvaltoja tai Euroopan yhteisöä ja sen jäsenvaltioita;
7. 'hinnalla' lentoyhtiöiden ja niiden asiamiesten matkustajien, matkatavaroiden ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) ilmakuljetuksesta, mukaan luettuna kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyvä pintakuljetus, veloittamia hintoja, maksuja ja korvauksia sekä niiden ehtoja;
8. 'laskulla ilman kaupallista tarkoitusta' muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;
9. 'alueella' Yhdysvaltojen osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerta, jotka kuuluvat sen suvereeniteettiin ja lainkäyttövaltaan, sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden osalta maa-alueita (mannermaata ja saaria), sisävesiä ja aluemerta, joihin sovelletaan Euroopan yhteisön perustamissopimusta, mainitussa perustamissopimuksessa tai sen korvaavassa oikeudellisessa välineessä säädettyjen edellytysten mukaisesti. Tämän sopimuksen soveltamisella Gibraltarin lentoasemaan ei katsota olevan vaikutusta Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereeniteettia koskevassa riidassa, jolla kyseinen lentoasema sijaitsee, eikä Gibraltarin lentoaseman jättämiseen edelleen jäsenvaltioiden välillä 18 päivänä syyskuuta 2006 voimassa olleiden yhteisön ilmailualan toimenpiteiden ulkopuolelle Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetun Gibraltarin lentokenttää koskevan ministereiden julkilausuman mukaisesti;
10. 'liikennemaksulla' lentoyhtiöiltä perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai lentoliikenteen turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

#### 2 artikla

#### Oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet

Kumpikin sopimuspuoli antaa molempien sopimuspuolten lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisesta.

#### 3 artikla

#### Oikeuksien myöntäminen

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti kyseisen sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä:
  - a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;
  - b) oikeus laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;
  - c) oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä seuraavilla reiteillä:
    - i) Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden osalta reitit Yhdysvaltojen alueen takana sijaitsevien lähtöpaikkojen ja Yhdysvalloissa sijaitsevien kohteiden sekä välilaskupaikkojen kautta kaikkiin jäsenvaltioissa sijaitseviin kohteisiin ja niistä edelleen, ja pelkkien rahtikuljetusten osalta reitit kaikkien jäsenvaltioiden ja kaikkien kohteiden välillä (mukaan luettuina muissa jäsenvaltiossa sijaitsevat kohteet);
    - ii) Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden lentoyhtiöiden (jäljempänä 'yhteisön lentoyhtiöt') osalta reitit jäsenvaltioiden alueiden takana sijaitsevista lähtöpaikoista ja jäsenvaltioissa sijaitsevien kohteiden sekä välilaskupaikkojen kautta kaikkiin Yhdysvalloissa sijaitseviin kohteisiin ja niistä edelleen, ja pelkkien rahtikuljetusten osalta reitit Yhdysvaltojen ja kaikkien kohteiden välillä; ja yhdistelmäpalveluiden osalta reitit kaikkien Yhdysvalloissa sijaitsevien kohteiden ja kaikkien Euroopan yhteisöllä ilmailualueella (jäljempänä 'ECAA') sijaitsevien kohteiden välillä tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen;
  - ja
  - d) muut tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet.
2. Kukin lentoyhtiö voi valintansa mukaan jollain tai kaikilla lennoillaan:
  - a) liikennöidä yhteen suuntaan tai molempiin suuntiin;
  - b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;
  - c) liikennöidä missä yhdistelmässä tahansa ja missä järjestyksessä tahansa sopimuspuolten alueiden takana olevien kohteiden, välilaskupaikkojen, sopimuspuolten alueilta edelleen liikennöitäessä olevien kohteiden ja sopimuspuolten alueilla olevien kohteiden välillä;
  - d) jättää väliin haluamansa kohteen tai kohteet;
  - e) siirtää missä tahansa kohteessa ilma-aluksestaan liikennettä toiseen ilma-alukseensa;

- f) liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan kohteen takana olevaan kohteeseen joko vaihtaan tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa ja tarjota yleisölle tällaista liikennettä suorana lentoliikenteenä;
- g) tehdä välilaskuja mihin tahansa kohteeseen kummankin sopimuspuolen alueella tai sen ulkopuolella;
- h) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen sopimuspuolen alueen halki;
- sekä
- i) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin;

suunnasta riippumatta ja ilman maantieteellisiä rajoituksia, menettämättä oikeuttaan kuljettaa tämän sopimuksen muutoin sallimaa liikennettä.

3. Tämän artiklan 1 kohdan määräyksiä sovelletaan:

- a) Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden osalta, jos lentoliikenne on osa Yhdysvaltoihin suuntautuvaa liikennettä pelkkää rahtiliikennettä lukuun ottamatta,
- ja
- b) yhteisön lentoyhtiöiden osalta, jos lentoliikenne on osa johonkin jäsenvaltioon suuntautuvaa liikennettä, lukuun ottamatta i) pelkkää rahtiliikennettä ja ii) Yhdysvaltojen ja ECAA:n jäsenten välisiä yhdistelmäpalveluita tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen.

4. Kummankin sopimuspuolen on sallittava, että lentoyhtiöt määrittelevät tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja määrän markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan sopimuspuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä eikä toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä, eikä se saa edellyttää toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden aikataulujen, tilauslento-ohjelmien tai toimintasuunnitelmien toimittamista, jollei se ole tulli-, teknisistä, liikenne- tai ympäristösyistä (15 artiklan mukaisesti) tarpeen yhtäläisin ehdoin yleissopimuksen 15 artiklan mukaisesti.

5. Lentoyhtiöt voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä niin, että niiden oikeutta vaihtaa käytettyjen ilma-alusten tyyppiä tai määrää missään kohteessa ei rajoiteta, edellyttäen, että liikenne a) Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden osalta on osa Yhdysvaltoihin yhteydessä olevaa reittiä, lukuun ottamatta pelkkää rahtiliikennettä ja b) yhteisön lentoyhtiöiden osalta on osa johonkin jäsenvaltioon yhteydessä olevaa reittiä, lukuun ottamatta i) pelkkää rahtiliikennettä ja ii) Yhdysvaltojen ja ECAA:n jäsenten välisiä yhdistelmäpalveluita tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen.

6. Tämän sopimuksen määräysten ei katsota oikeuttavan

- a) Yhdysvaltojen lentoyhtiöitä ottamaan jonkin jäsenvaltion alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljettavaksi korvausta vastaan johonkin toiseen kohteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella, eikä
- b) yhteisön lentoyhtiöitä ottamaan Yhdysvaltojen alueella matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljettavaksi korvausta vastaan johonkin toiseen kohteeseen Yhdysvaltojen alueella.

7. Yhteisön lentoyhtiöiden pääsystä Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyihin määrätään liitteessä 3.

#### 4 artikla

#### Luvat

Vastaanottaessaan sopimuspuolen lentoyhtiön jättämän, liikennöintilupien ja teknisten lupien myöntämistä koskevat muodolliset vaatimukset täyttävän hakemuksen toisen sopimuspuolen on myönnettävä asianmukaiset oikeudet ja luvat mahdollisimman nopeasti sillä edellytyksellä, että

- a) Yhdysvaltojen lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta kuuluvat Yhdysvalloille tai sen kansalaisille tai molemmille, lentoyhtiöllä on Yhdysvaltojen myöntämä toimilupa ja sen päätoimipaikka on Yhdysvaltojen alueella;
- b) yhteisön lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta kuuluvat jäsenvaltiolle tai jäsenvaltioille tai jäsenvaltion tai -valtioiden kansalaisille tai molemmille, lentoyhtiöllä on yhteisössä myönnetty toimilupa ja sen päätoimipaikka on Euroopan yhteisön alueella;
- c) lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin ja asetuksiin perustuvat ehdot, joita hakemuksen käsittelevä sopimuspuoli normaalisti soveltaa kansainväliseen lentoliikenteeseen,

sekä

- d) 8 artiklan (lentoturvallisuus) ja 9 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräyksiä noudatetaan ja sovelletaan.



## 5 artikla

**Lupien peruuttaminen**

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen sopimuspuolen lentoyhtiön liikennöintiluvat tai tekniset luvat tai rajoittaa niiden toimintaa, jos
  - a) Yhdysvaltojen lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta eivät kuulu Yhdysvalloille tai sen kansalaisille tai kummallekin, lentoyhtiöllä ei ole Yhdysvaltojen myöntämää toimilupaa tai sen päätoimipaikka ei ole Yhdysvaltojen alueella;
  - b) yhteisön lentoyhtiön osalta pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen määräysvalta eivät kuulu jäsenvaltioille tai jäsenvaltioille tai jäsenvaltion tai -valtioiden kansalaisille tai kummallekin, lentoyhtiöllä ei ole yhteisössä myönnettyä toimilupaa tai sen päätoimipaikka ei ole Euroopan yhteisön alueella;
  - c) kyseinen lentoyhtiö ei ole noudattanut tämän sopimuksen 7 artiklassa (lainsäädännön soveltaminen) tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä.
2. Elleivät välittömät toimet ole tarpeen tämän artiklan 1 kohdan c alakohdan määräysten rikkomisen lopettamiseksi, tässä artiklassa määrättyjä oikeuksia ei saa käyttää ennen kuin asiasta on neuvoteltu toisen sopimuspuolen kanssa.
3. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita kummankaan sopimuspuolen oikeutta kieltäytyä myöntämästä, peruuttaa tai rajoittaa toisen sopimuspuolen lentoyhtiön tai -yhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia taikka asettaa niille ehtoja 8 artiklan (lentoturvallisuus) ja 9 artiklan (lentoliikenteen turvaaminen) määräysten mukaisesti.

## 6 artikla

**Omistusoikeuteen, investointeihin ja määräysvaltaan liittyvät muut asiat**

Sopimuspuolet soveltavat päätöksissään liitteen 4 määräyksiä omistusoikeutta, investointeja ja määräysvaltaa koskevien kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti, sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään.

## 7 artikla

**Lainsäädännön soveltaminen**

1. Toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä sekä liikennöimistä ja lentämisistä sen

alueella, on sovellettava toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin, ja tällaisten ilma-alusten on noudatettava niitä saapuessaan ensin mainitun sopimuspuolen alueelle, lähtiessään sieltä tai sen alueella ollessaan.

2. Toisen sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön tai rahdin saapumista sen alueelle tai lähtöä sieltä (mukaan luettuina maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt) on sovellettava toisen sopimuspuolen lentoyhtiön matkustajiin, miehistöön ja rahtiin.

## 8 artikla

**Lentoturvallisuus**

1. Sopimuspuolten vastuuviranomaisten on tunnustettava sopimuspuolten tässä sopimuksessa tarkoitettua lentoliikennettä varten antamat tai hyväksymät ja voimassa olevat lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat päteviksi edellyttäen, että todistusten tai lupakirjojen myöntämisvaatimukset vastaavat vähintään yleissopimukseen perustuvia vähimmäisvaatimuksia. Vastuuviranomaiset voivat kuitenkin olla tunnustamatta oman alueensa yläpuolella tapahtuvia lentoja varten päteviksi pätevyystodistuksia tai lupakirjoja, joita tällaiset muut viranomaiset ovat myöntäneet tai hyväksyneet sen kansalaisille.

2. Sopimuspuolen vastuuviranomaiset voivat pyytää neuvotteluja muiden vastuuviranomaisten kanssa näiden viranomaisten soveltamista turvallisuusvaatimuksista, jotka koskevat niiden valvonnassa olevien ilmailulaitteistoja, miehistöjä, ilma-aluksia ja lentoyhtiöiden lentotoimintaa. Neuvottelut on järjestettävä 45 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, ellei toisin sovita. Jos neuvottelut pyytäneet vastuuviranomaiset havaitsevat tällaisten neuvottelujen jälkeen, että toisen sopimuspuolen viranomaiset eivät tehokkaasti täytä ja sovelta mainituilla aloilla turvallisuusnormeja ja -vaatimuksia, jotka vastaavat vähintään yleissopimukseen perustuvia vähimmäisvaatimuksia, niiden on ilmoitettava kyseisille viranomaisille huomioistaan sekä kyseisten vähimmäisvaatimusten noudattamisen edellyttämistä toimista. Kyseisten viranomaisten on toteutettava tarvittavat korjaavat toimet. Neuvottelua pyytäneillä vastuuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä, peruuttaa tai rajoittaa sellaisten lentoyhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia, joiden turvallisuutta ne valvovat, jos kyseiset viranomaiset eivät toteuta asianmukaisia korjaavia toimia kohtuullisessa ajassa, ja toteuttaa välittömiä toimia tällaisen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden osalta, jos se on välttämätöntä, jotta estettäisiin edellä mainittujen normien ja vaatimusten täyttämättä ja soveltamatta jättäminen, joka johtaa lentoturvallisuuden välittömään vaarantumiseen.

3. Tämän artiklan nojalla toimitettavat pyynnöt ja ilmoitukset on toimitettava samanaikaisesti Euroopan komissiolle.

4. Tämän artiklan määräyksillä ei estetä sopimuspuolten vastuuviranomaisia käymästä turvallisuutta koskevia neuvotteluja, mukaan luettuina neuvottelut, jotka liittyvät turvallisuusvaatimusten tavanomaiseen soveltamiseen tai ajoittain mahdollisesti aiheutuviin hätätilanteisiin.

#### 9 artikla

### Lentoliikenteen turvaaminen

1. Sopimuspuolet vahvistavat kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvoitteidensa mukaisesti, että niiden keskinäinen velvoite turvata lentoliikenne siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta sopimuspuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvia yleisiä oikeuksia ja velvoitteita sopimuspuolten on noudatettava erityisesti seuraavia sopimuksia: Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 tehty yleissopimus rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 tehty yleissopimus ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 tehty siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskeva yleissopimus ja Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 tehty kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemistä koskeva lisäpöytäkirja.

2. Sopimuspuolten on pyynnöstä annettava toisilleen kaikki tarvittava apu siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvan uhan estämiseksi, mukaan luettuina siviili-ilma-aluksen laitton haltuunotto ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvat muut laittomat teot.

3. Sopimuspuolten on toimittava sellaisten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu yleissopimuksen liitteiksi; niiden on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella, ja sopimuspuolen alueella olevien lentoasemien ylläpitäjät toimivat kyseisten lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, käsimatkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen kuormaamista sekä näiden tapahtumien aikana, ja että kyseisiä toimenpiteitä mukautetaan siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuviin lisääntyneisiin uhkiin vastaamiseksi. Kumpikin sopimuspuoli hyväksyy, että toisen sopimuspuolen edellyttämiä turvamääräyksiä on noudatettava

ilma-aluksen lähtiessä kyseisen toisen sopimuspuolen alueelta tai ollessa siellä. Kummankin sopimuspuolen on harkittava myönteisesti kaikkia toisen sopimuspuolen pyyntöjä, jotka liittyvät tietyn uhan torjumiseen liittyviin erityisiin turvatoimiin.

5. Sopimuspuoli voi ottaa käyttöön alueellensa pääsyä koskevia turvatoimia ottaen täysimääräisesti huomioon molempien sopimuspuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen. Sopimuspuolen on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon toisen sopimuspuolen jo soveltamat turvatoimet ja sen niitä koskevat näkemykset. Kumpikin sopimuspuoli tunnustaa kuitenkin, että tämän artiklan määräyksillä ei rajoiteta sopimuspuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.

6. Sopimuspuoli voi toteuttaa hätätoimia ja muuttaa niitä vastatakseen lentoliikenteen turvaamiseen kohdistuvaan tiettyyn uhkaan. Tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava välittömästi toisen sopimuspuolen vastuuviranomaisille.

7. Sopimuspuolet korostavat yhdenmukaisten käytäntöjen ja vaatimusten kehittämisen merkitystä keinona parantaa lentoliikenteen turvaamista ja minimoida sääntelyn eroavaisuuksia. Tästä syystä sopimuspuolten on hyödynnettävä ja kehitettävä täysimääräisesti nykyisiä kanavia voimassa olevien ja ehdotettujen turvatoimien käsittelemiseksi. Sopimuspuolet odottavat, että neuvotteluissa käsitellään muun muassa toisen sopimuspuolen ehdottamia tai valmistelemissä uusia turvatoimia, mukaan lukien turvatoimien tarkistaminen muuttuneiden olosuhteiden johdosta, sopimuspuolen ehdottamia toimenpiteitä toisen sopimuspuolen turvavaatimusten noudattamiseksi, mahdollisuuksia muuttaa nopeutetusti lentoliikenteen turvatoimia koskevia vaatimuksia sekä sopimuspuolen vaatimusten yhdenmukaisuutta toisen sopimuspuolen lainsäädännöllisten velvoitteiden kanssa. Tällaisten neuvottelujen olisi edistettävä uusista turva-aloitteista ja -vaatimuksista ilmoittamista varhaisessa vaiheessa ja niiden käsitelyä ennakoita.

8. Rajoittamatta tarvetta toteuttaa välittömiä lentoliikenteen turvaamistoimia sopimuspuolet vahvistavat, että harkitessaan turvatoimia sopimuspuolen on arvioitava mahdolliset kielteiset vaikutukset kansainväliseen lentoliikenteeseen, ja ellei lainsäädäntö sitä rajoita, otettava tällaiset tekijät huomioon määrittellessään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja asianmukaisia kyseisten turvaamisnäkökohtien käsittelemiseksi.

9. Kun ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai muu matkustajien, miehistön, ilma-aluksen, lentoaseman tai lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuva laitton teko, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä tapahtuman tai uhan lopettamiseksi nopeasti ja turvallisesti.

10. Kun sopimuspuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tässä artiklassa määräytyistä lentoliikenteen turvaamista koskevista määräyksistä, sopimuspuolen vastuuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen vastuuviranomaisten kanssa. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen sopimuspuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupia tai teknisiä lupia, peruuttaa ne, rajoittaa niiden soveltamista tai asettaa niille ehtoja. Häätälanteessa sopimuspuoli voi ryhtyä väliaikaisiin toimiin ennen kuin 15 päivää on kulunut.

11. Tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna, lentoliikenteen turvaamisvaatimusten ja -käytäntöjen mukaisuutta koskevan lentoasemien arvioinnin lisäksi sopimuspuoli voi pyytää toista sopimuspuolta arvioimaan yhteistyössä, ovatko kyseisen toisen sopimuspuolen erityiset turvatoimet pyynnön esittäneen sopimuspuolen vaatimusten mukaisia. Sopimuspuolten vastuuviranomaisen on koordinoitava etukäteen, mitkä lentoasemat arvioidaan ja milloin, sekä määriteltävä menettelyt tällaisten arviointien tulosten käsittelemiseksi. Arviointien tulokset huomioon ottaen pyynnön esittänyt sopimuspuoli voi päättää, että toisen sopimuspuolen alueella sovelletaan vastaavantasoisia turvatoimia, jolloin lennolta toiselle siirtyvät matkustajat, matkatavarat ja/tai rahti voidaan vapauttaa pyynnön esittäneen sopimuspuolen alueella suoritettavista tarkastuksista. Tällainen päätös on annettava tiedoksi toiselle sopimuspuolelle.

#### 10 artikla

#### Kaupallinen toiminta

1. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöillä on oikeus perustaa toimistoja toisen sopimuspuolen alueelle lentoliikennepalveluidensa ja niihin liittyvien toimintojensa edistämistä ja myyntiä varten.

2. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöillä on toisen sopimuspuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupia koskevien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus tuoda toisen sopimuspuolen alueelle ja pitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaa.

3. a) Rajoittamatta jäljempänä olevan b alakohdan soveltamista, kullakin lentoyhtiöllä on toisen sopimuspuolen alueella maahuolinnan osalta:

i) oikeus hoitaa itse oma maahuolintansa ("omahuolinta") tai vaihtoehtoisesti

ii) oikeus valita palveluntarjoaja sellaisten kilpailevien maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavien yritysten joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti, jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

b) Edellä olevan a alakohdan i ja ii luetelmakohdan mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa ainoastaan lentoaseman turvallisuusnäkökohdista johtuva käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin puute. Jos tällaiset rajoitukset estävät omahuolinnan ja jos maahuolintaa tarjoavien yritysten välillä ei ole tosiasiallista kilpailua, maahuolintapalvelujen on oltava saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoyhtiöille, eivätkä palvelujen hinnat saa ylittää niiden täysią kustannuksia, joihin kuuluu kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen.

4. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiö saa myydä lentokuljetuksia toisen sopimuspuolen alueella suoraan ja/tai lentoyhtiön harkinnan mukaan nimeämiensä myyntiedustajien tai muiden asiamiesten välityksellä. Kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia, ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

5. Kaikilla lentoyhtiöillä on oikeus vaihtaa ja lähettää paikalliset tuloylijäämät toisen sopimuspuolen alueelta kotimaahansa, ja ellei se ole sovellettavien lakien ja määräysten vastaista, myös haluamaansa maahan tai maihin. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä vaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa.

6. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöillä on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuina polttoaineostokset, toisen sopimuspuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöt voivat niin halutessaan maksaa tällaiset kustannukset toisen sopimuspuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa paikallisten valuuttasäännösten mukaisesti.

7. Sopimuksessa tarkoitettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

a) sopimuspuolten lentoyhtiöiden kanssa;

b) kolmansien maiden lentoyhtiöiden kanssa;

sekä

c) minkä tahansa maan pintakuljetuksia (maa- ja merikuljetukset) tarjoavien yritysten kanssa;

sillä edellytyksellä, että i) kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla on asianmukaiset luvat ja että ii) järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaisia, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tai tarjoamiseen.

8. Kummankin sopimuspuolen lentoyhtiöllä on oikeus tehdä kummankin sopimuspuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoyhtiöllä on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaisia, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tai tarjoamiseen. Mainittuihin järjestelyihin sovelletaan liitettä 5.

9. Sopimuspuolten lentoyhtiöt voivat tehdä järjestelyjä ilma-alusten ja miehistön tarjoamisesta kansainväliseen lentoliikenteeseen:

a) sopimuspuolten lentoyhtiöiden kanssa,

ja

b) kolmansien maiden lentoyhtiöiden kanssa;

sillä edellytyksellä, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla on asianmukaiset luvat ja että ne noudattavat sellaisia lakeja ja määräyksiä, joita sopimuspuolet soveltavat tavanomaisesti kyseisiin järjestelyihin. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa edellyttää kummankaan sopimuspuolen ilma-alusta tarjoavalta lentoyhtiöltä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksia reiteille, joilla ilma-alus liikennöi.

10. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien sopimuspuolten lentoyhtiöiden ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa kohteeseen tai mistä tahansa kohteista sopimuspuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahdia voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen tulee olla käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan luettuina muiden lentoyhtiöiden tai lentorahtikuljetuksia epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia yhdistettyjä rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että maakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantaja ei harhaan johdeta tällaisen kuljetuksen suhteen.

## 11 artikla

### Tullit ja maksut

1. Saapuessaan yhden sopimuspuolen alueelle kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, maalaitteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, varaosat (mukaan luettuina moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan luettuina mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kuluttavakseen lennon aikana rajoitettuina määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, on vastavuoroisuuden perusteella vapautettava kaikista tuontirajoituksista, omaisuusveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista vastaavista korvauksista ja maksuista, joita a) kansalliset viranomaiset tai Euroopan yhteisö asettavat ja b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin, edellyttäen, että tällaiset varusteet ja varastot pysyvät ilma-aluksessa.

2. Vastavuoroisuuden perusteella tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, on vapautettava myös:

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut, sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivän ilma-aluksen maasta ulos suuntautuvalla lennolla, myös silloin, kun varastoja käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

b) sopimuspuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan luettuina moottorit), jotka on tarkoitettu toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoon tai korjaukseen;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa, myös silloin, kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

ja

d) sopimuspuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, sopimuspuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen kohtuullisissa määrin tarkoituksena käyttää niitä toisen sopimuspuolen lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivän ilma-aluksen maasta ulos suuntautuvalla lennolla, myös silloin, kun niitä käytetään lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen.



3. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettäväksi asianmukaisten viranomaisten valvonnassa.

4. Tässä artiklassa määrättyjä vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun sopimuspuolen lentoyhtiöt ovat tehneet sopimuksen sellaisen toisen lentoyhtiön kanssa, jolle toinen sopimuspuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen sopimuspuolen alueella.

5. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan sopimuspuolta määräämistä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen kohteen välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

6. Jos kaksi tai useampia jäsenvaltioita aikoo soveltaa 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY 14 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyistä vapautuksista luopumista Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden ilma-aluksiin näiden jäsenvaltioiden välisiä lentoja varten jäsenvaltioiden alueella toimitettuun polttoaineeseen, sekakomitean on käsiteltävä asia 18 artiklan 4 kohdan e alakohdan mukaisesti.

7. Sopimuspuoli voi pyytää toisen sopimuspuolen apua lentoyhtiönsä tai lentoyhtiöidensä puolesta, jotta valtion tai paikallishallinnon tai niiden viranomaisten tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuille tuotteille määräämistä veroista, tulleista ja maksuista sekä polttoaineen toimitusmaksusta vapauttaminen voitaisiin varmistaa tämän artiklan mukaisissa olosuhteissa, paitsi siltä osin kuin maksut perustuvat palvelun tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Vastauksena tällaiseen pyyntöön toisen sopimuspuolen on toimitettava pyynnön tehneen sopimuspuolen näkemykset asianomaisen viranomaisen tietoon ja kehotettava ottamaan näkemykset asianmukaisesti huomioon.

#### 12 artikla

##### Liikennemaksut

1. Molempien sopimuspuolten toimivaltaisten laskutusviranomaisten tai -elinten toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määräämien liikennemaksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia, ne eivät saa olla epäoikeudenmukaisesti syrjiviä ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti käyttäjäryhmien kesken. Toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määrättyjen liikennemaksujen ehtojen on joka tapauksessa oltava vähintään yhtä edulliset kuin mille tahansa muulle lentoyhtiölle myönnetty edullisimmat ehdot.

2. Toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille määrätty liikennemaksut voivat kattaa, mutta eivät saa ylittää, toimivaltaisten laskutusviranomaisten tai -elinten lentoasemalla tai lentoasemajärjestelmässä tarjoamien asianmukaisten lentoasema- ja ympäristöpalvelujen, lennonvarmistuspalvelujen ja lentoliikenteen turvaamisjärjestelmien kustannuksia. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteiden ja palvelujen, joista maksut peritään, on oltava tehokkaita ja taloudellisia.

3. Kummankin sopimuspuolen on kannustettava alueellaan toimivia toimivaltaisia laskutusviranomaisia tai -elimiiä sekä palveluja ja laitteita käyttäviä lentoyhtiöitä neuvotteluihin sekä kannustettava toimivaltaisia laskutusviranomaisia tai -elimiiä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen oikean arvion tekemiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Kummankin sopimuspuolen on kannustettava toimivaltaisia laskutusviranomaisia antamaan käyttäjille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista liikennemaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta ne voivat esittää näkemyksensä ennen muutosten tekemistä.

4. Sopimuksen 19 artiklan mukaisen riitojenratkaisumenettelyn yhteydessä kummankaan sopimuspuolen ei katsota rikkovan tämän artiklan määräyksiä, paitsi a) jos se jättää toisen sopimuspuolen valituksen kohteena olevan maksun tai toimenpiteen tutkimatta kohtuullisessa ajassa, tai b) jos se ei tällaisen tutkinnan jälkeen ryhdy kaikkiin käytettävissään oleviin toimenpiteisiin korjatakseen tämän artiklan määräysten vastaisen maksun tai toimenpiteen.

#### 13 artikla

##### Hinnoittelu

1. Tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen hinnat on voitava määrätä vapaasti, eikä niitä tarvitse toimittaa hyväksyttäväksi eikä ilmoittaa.

2. Sen estämättä, mitä edellä 1 kohdassa määrätään,

a) Yhdysvaltojen lentoyhtiön kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevien kohteiden välillä harjoittamasta kansainvälisestä lentoliikenteestä perittäviksi ehdotettujen tai perittyjen maksujen on oltava 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdan tai sen korvaavan vähemmän rajoittavan asetuksen mukaisia.

b) Tämän kohdan mukaisesti sopimuspuolten lentoyhtiöiden on annettava pyynnöstä välittömästi sopimuspuolten vastuuviranomaisten käyttöön tiedot aikaisemmista, voimassa olevista ja ehdotetuista hinnoista kyseisten viranomaisten hyväksymällä tavalla ja niiden hyväksymässä muodossa.

#### 14 artikla

##### Valtion avustukset ja tuki

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että valtion avustukset ja tuki voivat vaikuttaa kielteisesti lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla tämän sopimuksen soveltamisalaaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisessa.

2. Jos yksi sopimuspuoli katsoo, että toisen sopimuspuolen harkitsema tai antama avustus tai tuki kyseisen toisen sopimuspuolen lentoyhtiöille vaikuttaisi tai vaikuttaa kielteisesti ensiksi mainitun sopimuspuolen lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin kilpailumahdollisuuksiin, se voi toimittaa huomionsa kyseiselle sopimuspuolelle. Se voi lisäksi pyytää, että 18 artiklassa tarkoitettu sekakomitea kokoontuu käsittelemään asiaa ja kehittämään asianmukaisia ratkaisumalleja perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin.

3. Kumpikin sopimuspuoli voi lähestyä toisen sopimuspuolen alueen asiasta vastaavia viranomaistahoja, mukaan luettuina valtion tai alue- tai paikallishallinnon elimet, jos se katsoo, että näiden viranomaisten harkitsemilla tai antamalla avustuksilla tai tuilla on 2 kohdassa tarkoitettuja kielteisiä vaikutuksia kilpailumahdollisuuksiin. Jos sopimuspuoli päättää ottaa suoraan yhteyttä viranomaisiin, sen on viipymättä ilmoitettava asiasta toiselle sopimuspuolelle diplomaattitse. Se voi myös pyytää sekakomitean koollekutsumista.

4. Tämän artiklan mukaisesti käsiteltäviä kysymyksiä voivat olla muun muassa jonkin julkisen tahon pääomasijoitukset, riskikäästuet, avustukset, takuut, omistussuhteet, verohelpotukset tai verovapaudet.

#### 15 artikla

### Ympäristö

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelu on tärkeä osatekijä kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämisen ja täytäntöönpanon yhteydessä. Sopimuspuolet tunnustavat, että ympäristönsuojelutoimenpiteiden kustannuksia ja hyötyjä on tarkasteltava huolellisesti kansainvälistä ilmailupolitiikkaa kehitettäessä.

2. Kun sopimuspuoli harkitsee ehdotettuja ympäristötoimenpiteitä, sen olisi arvioitava niiden mahdollisia kielteisiä vaikutuksia tähän sopimukseen sisältyvien oikeuksien käyttöön, ja jos tällaisia toimenpiteitä toteutetaan, sen olisi toteutettava asianmukaisia toimia tällaisten kielteisten vaikutusten lieventämiseksi.

3. Ympäristönsuojelutoimenpiteitä käyttöön otettaessa on noudatettava yleissopimuksen liitteissä olevia Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön hyväksymiä ilmailualan ympäristömääräyksiä, ellei eroavuuksista ole ilmoitettu. Sopimuspuolten on sovellettava kaikkia sellaisia ympäristönsuojelutoimenpiteitä, jotka vaikuttavat tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluviin lentoliikennepalveluihin, tämän sopimuksen 2 artiklan ja 3 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

4. Jos sopimuspuoli katsoo, että ilmailualan ympäristönsuojeluun liittyvä asia vaikuttaa tämän sopimuksen soveltamiseen tai täytäntöönpanoon, se voi pyytää sekakomitean koollekutsumista 18 artiklan mukaisesti käsittelemään asiaa ja kehittämään asianmukaisia ratkaisumalleja perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin.

#### 16 artikla

### Kuluttajansuoja

Sopimuspuolet vahvistavat, että kuluttajien suojeleminen on tärkeää ja että kumpikin sopimuspuoli voi pyytää sekakomitean koollekutsumista pyynnön esittäneen sopimuspuolen merkittävänä pitämistä kuluttajansuojakysymyksistä neuvottelemiseksi.

#### 17 artikla

### Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

1. Toisen sopimuspuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien toimittajilla on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen toiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen sopimuspuolen alueella, jos kyseessä oleva tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on toisen sopimuspuolen kaikkien asiaan liittyvien määräysten mukainen.

2. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa alueellaan asettaa tai sallia asetettavan rajoittavampia vaatimuksia toisen sopimuspuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien toimittajille järjestelmien näytön (mukaan luettuina muokkaus- ja näyttöparametrit), toiminnan, myynnin tai omistuksen suhteen kuin se on asetettu omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä toimittajille.

3. Sopimuspuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, jotka noudattavat toisen sopimuspuolen asiaankuuluvia lakisääteisiä vaatimuksia, omistajilla tai käyttäjillä on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen sopimuspuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin kyseisen toisen sopimuspuolen omistajilla tai käyttäjillä on.

#### 18 artikla

### Sekakomitea

1. Sopimuspuolten edustajista koostuva sekakomitea kokoontuu vähintään kerran vuodessa neuvottelemaan tähän sopimukseen liittyvistä kysymyksistä ja tarkastelemaan sopimuksen täytäntöönpanoa.

2. Sopimuspuoli voi myös pyytää sekakomitean koollekutsumista tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Jäljempänä olevan 20 artiklan tai liitteen 2 osalta sekakomitea voi kuitenkin käsitellä ainoastaan kysymyksiä, jotka liittyvät osallistujan kieltäytymiseen panemasta tehtyjä sitoumuksia täytäntöön tai tämän sopimuksen soveltamiseen liittyvien kilpailupäätösten vaikutuksiin. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, ellei toisin sovita.

3. Sekakomitea tarkastelee viimeistään ensimmäisessä vuosikokouksessaan ja sen jälkeen tarvittaessa sopimuksen täytäntöönpanoa kokonaisuutena, mukaan lukien lentoliikennealan infrastruktuurirajoitusten vaikutukset 3 artiklassa määriteltyjen oikeuksien käyttöön, 9 artiklan mukaisesti toteutettujen turvatoimien vaikutukset, vaikutukset kilpailuedellytyksiin, myös tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien osalta, sekä sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvät mahdolliset sosiaaliset vaikutukset.

## 4. Sekakomitea kehittää myös yhteistyötä

- a) edistämällä asiantuntijatasen tietojenvaihtoa uusista lainsäädäntöaloitteista ja lainsäädännön kehittymisestä, mukaan luettuna lentoturvallisuus, lentoliikenteen turvaaminen, ympäristö, lentoliikennealan infrastruktuuri (mukaan luettuina lähtö- ja saapumisajat) sekä kuluttajansuoja;
- b) käsittelemällä sopimuksen täytäntöönpanosta aiheutuvia sosiaalisia vaikutuksia ja kehittämällä asianmukaisia ratkaisuja perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin;
- c) käsittelemällä sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita, myös suosittelemalla muutoksia sopimukseen;
- d) ylläpitämällä luetteloa kysymyksistä, jotka koskevat kumman tahansa sopimuspuolen sekakomiteassa esille ottamia valtion avustuksia tai tukia;
- e) tekemällä yksimielisesti päätöksiä 11 artiklan 6 kohdan soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä;
- f) kehittämällä vuoden kuluessa väliaikaisen soveltamisen aloittamisesta sääntelyä koskevia lähestymistapoja lentoyhtiöiden vaatimuksenmukaisuuteen ja kansalliseen omistukseen, jotta niitä koskevat määräykset hyväksyttäisiin vastavuoroisesti;
- g) pyrkimällä yhteisymmärryksen perusteista, joita sopimuspuolet käyttävät tehdessään päätöksiä lentoyhtiön määräysvaltaa koskevilla tapauksilla, siinä määrin kuin se on luottamuksellisuusvaatimusten mukaista;
- h) edistämällä tarvittaessa neuvonpitoa lentoliikennekysymyksissä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä ja kolmansien maiden kanssa, mukaan lukien mahdollisuus hyväksyä yhteinen lähestymistapa;
- i) tekemällä yksimielisesti liitteessä 4 olevan 1 artiklan 3 kohdassa ja liitteessä 4 olevan 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja päätöksiä.

5. Sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on maksimoida hyödyt kuluttajien, lentoyhtiöiden, työntekijöiden ja yhteisöjen näkökulmasta Atlantin molemmin puolin ulottamalla tämä sopimus koskemaan kolmansia maita. Sekakomitea pyrkii tähän tavoitteeseen laatimalla ehdotuksen edellytyksistä ja menettelyistä, mukaan lukien tämän sopimuksen tarvittavat muutokset, jotka olisivat tarpeen kolmansien maiden sopimukseen liittymistä varten.

## 6. Sekakomitea tekee päätöksensä yksimielisesti.

## 19 artikla

**Välimesmenettely**

1. Jos sopimuspuolten kesken syntyy riita tämän sopimuksen soveltamisesta tai tulkinnasta muissa kuin 20 artiklassa tai liitteessä 2 tarkoitetuissa kysymyksissä, eikä asiaa saada ratkaistua sekakomitean kokouksessa, ne voivat sopia riidan saattamisesta tietyn henkilön tai elimen ratkaistavaksi. Jos sopimuspuolet eivät pääse tästä sopimukseen, riita on jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä saatettava välimesmenettelyyn seuraavien menettelyjen mukaisesti.

2. Elleivät sopimuspuolet toisin sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välimesoikeus, joka muodostetaan seuraavasti:

a) Molemmat sopimuspuolet nimeävät yhden välimiehen 20 päivän kuluessa välimesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta, ja 45 päivän kuluessa kahden välimiehen nimeämisestä ne nimeävät yhteisestä sopimuksesta kolmannen välimiehen, joka toimii välimesoikeuden puheenjohtajana.

b) Jos sopimuspuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä tämän kohdan a alakohdan mukaisesti, voi jompikumpi sopimuspuoli pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan välimiehen tai välimiehet 30 päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jos Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja on joko Yhdysvaltojen tai jonkin jäsenvaltion kansalainen, välimiehen tai välimiehet nimeää mainitun neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

3. Ellei toisin sovita, välimesoikeuden on määriteltävä lainkäyttövaltansa rajat tämän sopimuksen mukaisesti ja vahvistettava oma työjärjestyksensä. Välimesoikeus voi muodostamisensa jälkeen yhden sopimuspuolen pyynnöstä pyytää toista sopimuspuolta panemaan täytäntöön väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä ennen välimesoikeuden lopullista päätöstä. Välimesoikeuden ohjeiden mukaisesti tai sopimuspuolen pyynnöstä on järjestettävä kokous viimeistään 15 päivän kuluessa siitä, kun välimesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty, jotta se voi määrittellä, mitä asioita välimesmenettely tarkalleen koskee ja mitä erityisiä menettelyjä on noudatettava.

4. Ellei toisin ole sovittu tai ellei välimesoikeus ole toisin määrännyt:

a) Selvitys vaateista on toimitettava 30 päivän kuluessa siitä, kun välitystuomioistuin on kokonaisuudessaan nimetty, ja vastine on toimitettava 40 päivän kuluessa vaateita koskevan selvityksen toimittamisesta. Kantajan on toimitettava mahdollinen vastauksensa 15 päivän kuluessa vastineen toimittamisesta. Vastajan mahdollinen vastaus on toimitettava 15 päivän kuluessa kantajan vastauksen toimittamisesta.

b) Välimiesoikeuden on järjestettävä kuuleminen sopimuspuolen pyynnöstä, tai se voi järjestää sellaisen omasta aloitteestaan, 15 päivän kuluessa viimeisen vastauksen saapumisesta.

5. Välimiesoikeuden on pyrittävä antamaan päätös kirjallisena 30 päivän kuluessa kuulemisen päättymisestä, tai jos kuulemistä ei ole pidetty, 30 päivän kuluttua viimeisen vastauksen toimittamisesta. Välimiesoikeuden päätökset tehdään sen jäsenten äänen enemmistöllä.

6. Sopimuspuolet voivat toimittaa päätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä 10 päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön toimittamisesta.

7. Jos välimiesoikeus katsoo, että tätä sopimusta on rikottu ja jos vastuussa oleva sopimuspuoli ei korjaa rikkomustaan tai ei pääse toisen sopimuspuolen kanssa molemminpuolisesti hyväksyttävään ratkaisuun 40 päivän kuluessa välimiesoikeuden päätöksen tiedoksi antamisesta, toinen sopimuspuoli voi keskeyttää tämän sopimuksen mukaisesti syntyvien verrattavissa olevien etuuksien soveltamisen, kunnes sopimuspuolet pääsevät sopimukseen riidan ratkaisemisesta. Tämän kohdan ei saa tulkita rajoittavan kummankaan sopimuspuolen oikeutta toteuttaa oikeasuhteisia toimenpiteitä kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

8. Sopimuspuolten on jaettava tasapuolisesti välimiesoikeuden kustannukset, mukaan luettuina välimiesten palkkiot ja kustannukset. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajalle tai varapuheenjohtajalle tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen johdosta aiheutuneita kustannuksia pidetään välimiesoikeuden kustannuksina.

#### 20 artikla

##### Kilpailu

1. Sopimuspuolet tunnustavat, että lentoyhtiöiden välinen kilpailu transatlanttisilla markkinoilla on tärkeää tämän sopimuksen tavoitteiden edistämiseksi, ja vahvistavat soveltavansa omia kilpailujärjestelmiään yleisen kilpailun suojelemiseksi ja edistämiseksi yksittäisten yritysten sijaan.

2. Sopimuspuolet tunnustavat, että sopimuspuolten transatlanttisia markkinoita koskevien kansainvälisen lentoliikenteen kilpailujärjestelmien soveltamisesta saattaa syntyä eroavuuksia ja että lentoyhtiöiden välistä kilpailua kyseisillä markkinoilla voitaisiin edistää minimoimalla järjestelmien väliset erot.

3. Sopimuspuolet tunnustavat, että niiden kilpailuviranomaisten välinen yhteistyö edistää kilpailua markkinoilla ja mahdollisesti myös yhdenmukaisen sääntelyn kehittymistä sekä niiden eroavuuksien minimoimista, joita liittyy lentoyhtiöiden välisten sopimusten valvontaan kilpailunäkökohtien osalta. Tästä syystä sopimuspuolet lisäävät tällaista yhteistyötä mahdollisimman paljon liitteen 2 mukaisesti, ottaen huomioon viranomaisten erilaiset vastuut, toimivallan ja menettelyt.

4. Sekakomitealle on ilmoitettava vuosittain liitteen 2 mukaisen yhteistyön tuloksista.

#### 21 artikla

##### Neuvottelut toisen vaiheen sopimuksesta

1. Sopimuspuolten yhteisenä tavoitteena on vapauttaa markkinoita edelleen ja maksimoida kuluttajille, lentoyhtiöille, työntekijöille ja yhteisöille Atlantin molemmin puolin aiheutuvat hyödyt, mukaan lukien investointien helpottaminen maailmanlaajuisen ilmailualan realiteettien ottamiseksi paremmin huomioon, transatlanttisen lentoliikennejärjestelmän vahvistaminen ja sellaisten puiteiden luominen, joilla kannustetaan muita maita avaamaan omat lentoliikennemarkkinansa. Sopimuspuolet aloittavat neuvottelut viimeistään 60 päivän kuluttua tämän sopimuksen väliaikaisen soveltamisen alkamisesta, tavoitteenaan siirtyminen seuraavaan vaiheeseen nopeasti.

2. Tätä varten toisen vaiheen neuvotteluohjelmassa on oltava seuraavat toisen tai molempien sopimuspuolten ensisijaiset kiinnostuksen aiheet:

- liikenneoikeuksien vapauttaminen edelleen;
- ulkomaisten investointien lisämahdollisuudet;
- ympäristötoimenpiteiden ja infrastruktuurirajoitusten vaikutus liikenneoikeuksien käyttöön;
- julkisille lentoliikennemarkkinoille pääsyn avaaminen edelleen;

ja

- ilma-alusten ja miehistön tarjoaminen.

3. Sopimuspuolet arvioivat edistymistään kohti toisen vaiheen sopimusta viimeistään 18 kuukauden kuluttua neuvottelujen aloittamispäivästä 1 kohdan mukaisesti. Jos sopimuspuolet eivät pääse toisen vaiheen sopimukseen 12 kuukauden kuluessa arvioinnin aloittamisesta, kumpikin sopimuspuoli varaa itselleen oikeuden peruuttaa tässä sopimuksessa mainitut oikeudet. Peruuttaminen voidaan toteuttaa aikaisintaan sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden alussa, joka alkaa vähintään 12 kuukauden kuluttua päivästä, jona ilmoitus peruuttamisesta on annettu.

#### 22 artikla

##### Suhde muihin sopimuksiin

1. Tämän sopimuksen 25 artiklassa tarkoitettun väliaikaisen soveltamiskauden aikana keskeytetään liitteessä 1 olevassa 1 jaksossa lueteltujen kahdenvälisten sopimusten soveltaminen, ellei liitteessä 1 olevassa 2 jaksossa toisin määrätä.

2. Tämän sopimuksen tullessa voimaan 26 artiklan mukaisesti tämä sopimus korvaa liitteessä 1 olevassa 1 jaksossa luetellut kahdenväliset sopimukset, ellei liitteessä 1 olevassa 2 jaksossa toisin määrätä.



3. Jos sopimuspuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaa kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava asian huomioon ottamiseksi.

#### 23 artikla

##### Voimassaolon päättyminen

Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä.

#### 24 artikla

##### Rekisteröinti ICAO:ssa

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO).

#### 25 artikla

##### Väliaikainen soveltaminen

Kunnes sopimus tulee 26 artiklan mukaisesti voimaan:

- 1) Sopimuspuolet päättävät soveltaa tätä sopimusta 30 päivästä maaliskuuta 2008.
- 2) Kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestä, jonka mukaan se ei enää aio soveltaa tätä sopimusta. Tällaisessa tapauksessa sopimuksen soveltaminen päättyy keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä vuoden kuluttua kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei ilmoitusta peruuteta sopimuspuolten sopimuksella ennen mainitun määräajan päättymistä.

#### 26 artikla

##### Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sopimuspuolten välisen noottienvaihdon, jolla on vahvistettu, että kaikki tämän sopimuksen voimaantumisen edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen, jälkimmäinen nootti on päivätty. Tätä noottienvaihtoa varten Yhdysvallat toimittaa Euroopan yhteisölle ja sen jäsenvaltioille osoitetun nootin ja Euroopan yhteisö toimittaa Yhdysvalloille Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nootin tai nootit. Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden nootin tai noottien on sisällettävä kunkin jäsenvaltion tiedonanto, jossa vahvistetaan, että jäsenvaltio on saattanut päätökseen tämän sopimuksen voimaantumisen edellyttämät menettelyt.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

ТЕНТЪТ в Брюссел в дванайсетнадесетия ден от месец април 2007 г. в Вашингтон в тринадесетия ден от месец април 2007 г. е сключен.

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.

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

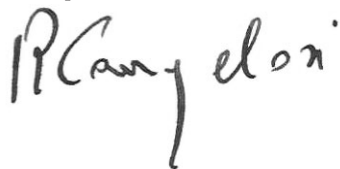


Thar cheann Na hÉireann

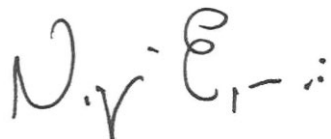
For Ireland



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



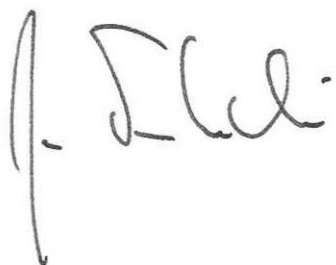
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



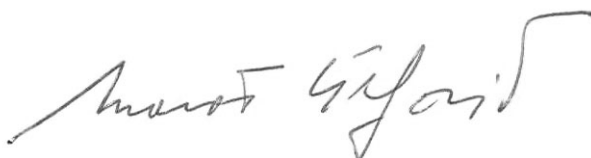
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



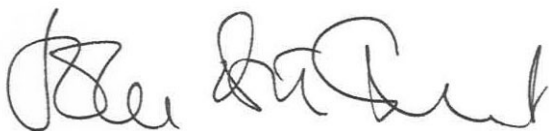
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



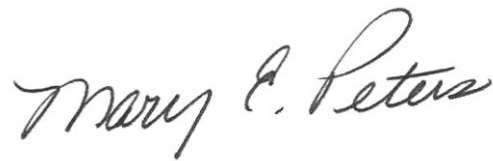
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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

## LIITE 1

## 1 jakso

Kuten tämän sopimuksen 22 artiklassa määrätään, seuraavien Yhdysvaltojen ja jäsenvaltioiden välisten kahdenvälisten sopimusten soveltaminen keskeytetään tai ne korvataan tällä sopimuksella:

- a. Itävallan tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Wienissä 16 päivänä maaliskuuta 1989, muutettu 14 päivänä kesäkuuta 1995.
- b. Belgian kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 23 päivänä lokakuuta 1980, muutettu 22 päivänä syyskuuta 1986, 12 päivänä marraskuuta 1986, 5 päivänä marraskuuta 1993 ja 12 päivänä tammikuuta 1994.

(Muutettu 5 päivänä syyskuuta 1995 (sovelletaan väliaikaisesti).)

- c. Bulgarian tasavalta: Siviili-ilmailun turvaamista koskeva sopimus, allekirjoitettu Sofiassa 24 päivänä huhtikuuta 1991.
- d. Tšekin tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Prahassa 10 päivänä syyskuuta 1996, muutettu 4 päivänä kesäkuuta 2001 ja 14 päivänä helmikuuta 2002.
- e. Tanskan kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 16 päivänä joulukuuta 1944, muutettu 6 päivänä elokuuta 1954 ja 16 päivänä kesäkuuta 1995.
- f. Suomen tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Helsingissä 29 päivänä maaliskuuta 1949; sopimukseen liittyvä pöytäkirja, allekirjoitettu 12 päivänä maaliskuuta 1980; vuoden 1949 sopimuksen ja vuoden 1980 pöytäkirjan muuttamisesta 9 päivänä kesäkuuta 1995 tehty sopimus.
- g. Ranskan tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 18 päivänä kesäkuuta 1998, muutettu 10 päivänä lokakuuta 2000, muutettu 22 päivänä tammikuuta 2002.
- h. Saksan liittotasavalta: Lentoliikennesopimus ja noottienvaihto, allekirjoitettu Washingtonissa 7 päivänä heinäkuuta 1955, muutettu 25 päivänä huhtikuuta 1989.

(Sopimukseen liittyvä pöytäkirja, tehty 1 päivänä marraskuuta 1978; pöytäkirjaan liittyvä sopimus, tehty 24 päivänä toukokuuta 1994; vuoden 1955 sopimusta muuttava pöytäkirja, tehty 23 päivänä toukokuuta 1996; vuoden 1996 pöytäkirjaa muuttava sopimus, tehty 10 päivänä lokakuuta 2000 (kaikkia sovelletaan väliaikaisesti).)

- i. Helleenien tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Ateenassa 31 päivänä heinäkuuta 1991, voimassaoloa pidennetty 31 päivään heinäkuuta 2007 heinäkuun 22 ja 28 päivänä 2006 suoritettulla noottienvaihdolla.
- j. Unkarin tasavalta: Lentoliikennesopimus ja yhteisymmärryspöytäkirja, allekirjoitettu Budapestissa 12 päivänä heinäkuuta 1989, voimassaoloa pidennetty 12 päivään heinäkuuta 2007 heinäkuun 11 ja 20 päivänä 2006 suoritettulla noottienvaihdolla.
- k. Irlanti: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 3 päivänä joulukuuta 1945, muutettu 25 päivänä tammikuuta 1988 ja 29 päivänä syyskuuta 1989, muutettu 25 päivänä heinäkuuta ja 6 päivänä syyskuuta 1990.

(Neuvottelumuistio, allekirjoitettu Washingtonissa 28 päivänä lokakuuta 1993 (sovelletaan väliaikaisesti).)

- l. Italian tasavalta: Lentoliikennesopimus, muistio ja noottienvaihto, allekirjoitettu Roomassa 22 päivänä kesäkuuta 1970, muutettu 25 päivänä lokakuuta 1988; sopimukseen liittyvä yhteisymmärryspöytäkirja, allekirjoitettu 27 päivänä syyskuuta 1990; vuoden 1970 sopimusta muutettu 22 päivänä marraskuuta 1991 ja vuoden 1990 yhteisymmärryspöytäkirjaa 23 päivänä joulukuuta 1991; vuoden 1970 sopimusta muutettu 30 päivänä toukokuuta 1997 ja vuoden 1990 yhteisymmärryspöytäkirjaa 21 päivänä lokakuuta 1997; vuoden 1970 sopimusta täydentävä sopimus, tehty 30 päivänä joulukuuta 1998 ja 2 päivänä helmikuuta 1999.

(Vuoden 1970 sopimusta muuttava pöytäkirja, tehty 6 päivänä joulukuuta 1999 (sovelletaan väliaikaisesti).)

- m. Luxemburgin suurherttuakunta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Luxemburgissa 19 päivänä elokuuta 1986, muutettu 6 päivänä kesäkuuta 1995, muutettu 13 ja 21 päivänä heinäkuuta 1998.
- n. Malta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 12 päivänä lokakuuta 2000.

- o. Alankomaiden kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 3 päivänä huhtikuuta 1957, vuoden 1957 sopimusta muuttava pöytäkirja, tehty 31 päivänä maaliskuuta 1978; vuoden 1978 pöytäkirjaa muutettu 11 päivänä kesäkuuta 1986; vuoden 1957 sopimusta muutettu 13 päivänä lokakuuta ja 22 päivänä joulukuuta 1987; vuoden 1957 sopimusta muutettu 29 päivänä tammikuuta ja 13 päivänä maaliskuuta 1992; vuoden 1957 sopimusta ja vuoden 1978 pöytäkirjaa muutettu 14 päivänä lokakuuta 1992.
- p. Puolan tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Varsovassa 16 päivänä kesäkuuta 2001.
- q. Portugalin tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Lissabonissa 30 päivänä toukokuuta 2000.
- r. Romania: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Washingtonissa 15 päivänä heinäkuuta 1998.
- s. Slovakian tasavalta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Bratislavassa 22 päivänä tammikuuta 2001.
- t. Espanjan kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, allekirjoitettu Madridissa 20 päivänä helmikuuta 1973, sopimukseen liittyvä sopimus, tehty 20 päivänä helmikuuta, 31 päivänä maaliskuuta ja 7 päivänä huhtikuuta 1987; vuoden 1973 pöytäkirjaa muutettu 31 päivänä toukokuuta 1989; vuoden 1973 pöytäkirjaa muutettu 27 päivänä marraskuuta 1991.
- u. Ruotsin kuningaskunta: Lentoliikennesopimus, saatettu voimaan noottienvaihdolla Washingtonissa 16 päivänä joulukuuta 1944, muutettu 6 päivänä elokuuta 1954 ja 16 päivänä kesäkuuta 1995.
- v. Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta: Lentoliikennesopimus ja kirjeenvaihto, allekirjoitettu Bermudassa 23 päivänä heinäkuuta 1977; Pohjois-Atlantin lentoliikenteen maksuja koskeva sopimus, tehty 17 päivänä maaliskuuta 1978; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 25 päivänä huhtikuuta 1978; Pohjois-Atlantin lentoliikenteen hintoja koskevaa vuoden 1978 sopimusta muuttava ja laajentava sopimus, tehty 2 ja 9 päivänä marraskuuta 1978; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 4 päivänä joulukuuta 1980; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 20 päivänä helmikuuta 1985; vuoden 1977 sopimuksen 7 artiklaa, liitettä 2 ja liitettä 5 muuttava sopimus, tehty 25 päivänä toukokuuta 1989; vuoden 1977 sopimukseen tehtyjä muutoksia, Heathrow'n lentoaseman liikennemaksuja koskevan Yhdysvaltojen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen välimiesmenettelyn päättämistä ja Yhdistyneen kuningaskunnan tekemän välimiesmenettelyn aloittamista koskevaa pyyntöä, jonka Yhdistynyt kuningaskunta teki suurlähetystön nootilla nro 87 13 päivänä lokakuuta 1993 sekä välimiesmenettelyn taustalla olleiden asioiden ratkaisua koskeva sopimus, tehty 11 päivänä maaliskuuta 1994; vuoden 1977 sopimusta muuttava sopimus, tehty 27 päivänä maaliskuuta 1997.

(11 päivänä syyskuuta 1986 päivättyssä neuvottelumuistiossa mainitut järjestelyt, joita sovelletaan väliaikaisesti; 27 päivänä heinäkuuta 1990 päivättyssä kirjeenvaihdossa mainitut järjestelyt; 11 päivänä maaliskuuta 1991 päivättyssä neuvottelumuistiossa mainitut järjestelyt; 6 päivänä lokakuuta 1994 päivättyssä kirjeenvaihdossa mainitut järjestelyt; 5 päivänä kesäkuuta 1995 päivättyssä neuvottelumuistiossa mainitut järjestelyt; 31 päivänä maaliskuuta ja 3 päivänä huhtikuuta 2000 päivättyssä kirjeenvaihdossa mainitut järjestelyt (kaikkia sovelletaan väliaikaisesti).)

## 2 jakso

Sen estämättä, mitä tämän liitteen 1 jaksossa määrätään, sellaisten alueiden osalta, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen 1 artiklassa olevan aluetta koskevan määritelmän soveltamisalaan, jatketaan mainitun jaksos e kohdassa (Tanska–Yhdysvallat), g kohdassa (Ranska–Yhdysvallat) ja v kohdassa (Yhdistynyt kuningaskunta–Yhdysvallat) mainittujen sopimusten soveltamista kyseisten sopimusten määräysten mukaisesti.

## 3 jakso

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 3 artiklassa määrätään, Yhdysvaltojen lentoyhtiöillä ei ole oikeutta tarjota pelkkiä rahtikuljetuksia, jos ne eivät ole osa Yhdysvalloista yhteen tai useampaan jäsenvaltion kohteeseen suuntautuvaa liikennettä, lukuun ottamatta Tšekin tasavaltaan, Ranskan tasavaltaan, Saksan liittotasavaltaan, Luxemburgin suurherttuakuntaan, Maltaan, Puolan tasavaltaan, Portugalin tasavaltaan ja Slovakian tasavaltaan saapuvaa tai sieltä lähtevää liikennettä.

## 4 jakso

Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, tämän jaksos määräyksiä sovelletaan Irlannin ja Yhdysvaltojen väliseen yhdistettyyn reitti- tai tilauslentoliikenteeseen IATA:n talviliikennekauden 2006/2007 alusta IATA:n talviliikennekauden 2007/2008 loppuun.

- a. i) Kaikki Yhdysvaltojen ja yhteisön lentoyhtiöt voivat liikennöidä kolme suoraa lentoa Yhdysvaltojen ja Dublinin välillä jokaista Yhdysvaltojen ja Shannonin välillä liikennöitävää suoraa lentoa kohden. Suorien Dublinin lentojen liikenneoikeudet perustuvat lentojen keskimääräiseen määrään kolmen liikennekauden mittaisen siirtymäkauden aikana. Lennon katsotaan olevan suora lento Dubliniin tai Dublinista taikka suora lento Shannoniin tai Shannonista, jos kyseiset lentoasemat ovat lennon ensimmäinen saapumiskohde tai viimeinen lähtökohde Irlannissa.



- ii) Tämän jakson a kohdan i alakohdassa määrätty velvoite liikennöidä Shannoniin päättyy, jos jokin lentoyhtiö aloittaa reittilennot tai yhdistetyn reitti- tai tilauslentoliikenteen Yhdysvaltojen ja Dublinin välillä kumpaan tahansa suuntaan eikä liikennöi vähintään yhtä suoraa lentoa Shannoniin kolmea Dubliniin lennettävää suoraa lentoa kohden, määriteltynä siirtymäkauden keskiarvon perusteella.
- b. Yhdysvaltojen ja Irlannin välisen liikenteen osalta yhteisön lentoyhtiöt voivat liikennöidä ainoastaan Bostoniin, New Yorkiin, Chicagoon ja Los Angelesiin sekä kolmeen muuhun Yhdysvaltojen kohteeseen, jotka on ilmoitettava Yhdysvalloille niiden valinnan tai muuttamisen yhteydessä. Näillä lennoilla voidaan tehdä välilasku muissa jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa olevissa kohteissa.
- c. Yhteisten reittitunnusten käyttö sallitaan Irlannin ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä ainoastaan, jos lentoon sisältyy välilasku muissa Euroopan yhteisön kohteissa. Muita yhteisten reittitunnusten käyttämistä koskevia järjestelyjä harkitaan kohteliaisuus- ja vastavuoroisuusnäkökohtien perusteella.
-

## LIITE 2

**Lentoliikennealan kilpailukysymyksiin liittyvä yhteistyö**

## 1 artikla

Tässä liitteessä määrätyn yhteistyön toteuttamisesta vastaavat Amerikan yhdysvaltojen liikenneministeriö ja Euroopan yhteisöjen komissio (jäljempänä 'osallistajat') Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön lentoliikenneteollisuuden kilpailukysymysten käsittelyyn liittyvien omien tehtäviensä mukaisesti.

## 2 artikla

**Tarkoitus**

Yhteistyön tavoitteena on:

1. edistää yhteisymmärrystä siitä, miten osallistajat soveltavat omien kilpailujärjestelmiensä mukaisia lakeja, menettelyjä ja käytäntöjä edistääkseen lentoliikennealan kilpailua;
2. auttaa osallistujia ymmärtämään lentoliikennealan kehityksen vaikutukset kilpailuun kansainvälisillä ilmailumarkkinoilla;
3. vähentää mahdollisia ristiriitoja, joita saattaa aiheutua osallistujien soveltaessa omia kilpailujärjestelmiään transatlanttisia markkinoita koskeviin sopimuksiin ja muihin yhteistyöjärjestelyihin;

ja

4. edistää sopimuksia ja muita yhteistyöjärjestelyjä koskevia yhteensopivia sääntelytoimia lisäämällä tietämystä menettelyistä, analyysitekniikoista, kuten asiaankuuluvien markkinoiden määrittelystä ja kilpailuvaikutusten analyysistä, sekä ongelmien ratkaisukeinoja, joita osallistajat käyttävät riippumattomassa kilpailuvalvonnassaan.

## 3 artikla

**Määritelmät**

Tässä liitteessä tarkoitetaan 'kilpailujärjestelmällä' lakeja, menettelyjä ja käytäntöjä, joiden mukaisesti osallistajat valvovat lentoyhtiöiden välisiä sopimuksia ja muita yhteistyöjärjestelyjä kansainvälisillä markkinoilla. Euroopan yhteisön osalta järjestelmään sisältyvät muun muassa, ei kuitenkaan ainoastaan, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 81, 82 ja 85 artikla ja niitä koskevat perustamissopimuksen mukaisesti annetut täytäntöönpanoasetukset sekä niiden mahdolliset muutokset. Liikenneministeriön osalta järjestelmään sisältyvät muun muassa, ei kuitenkaan ainoastaan, Yhdysvaltojen liittovaltion lain (United States Code) 49 osaston 41308, 41309 ja 41720 pykälä sekä sen täytäntöönpanoasetukset ja siihen liittyvät ennakkotapaukset.

## 4 artikla

**Yhteistyöalat**

Jollei 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan ehdoista muuta johdu, osallistujien väliseen yhteistyöhön on kuuluttava:

- 1) Osallistujien edustajien, myös kilpailuasiantuntijoiden, väliset periaatteessa kaksi kertaa vuodessa järjestettävät kokoukset, joissa neuvotellaan lentoliikennealan kehityksestä, molempia osapuolia kiinnostavista kilpailupoliittisista kysymyksistä ja kilpailulainsäädännön soveltamista kansainväliseen ilmailuun erityisesti transatlanttisilla markkinoilla koskevista analyttisistä lähestymistavoista. Edellä mainitut neuvottelut voivat lisätä osallistujien ymmärtämystä lähestymistavoista, joita toinen osallistuja soveltaa kilpailukysymyksiin, mukaan luettuina nykyiset yhteneväisyydet, sekä näiden lähestymistapojen yhdenmukaisuutta erityisesti lentoyhtiöiden välisten sopimusten osalta.
- 2) Osallistujien väliset neuvottelut, joita voidaan järjestää milloin tahansa yhteisestä sopimuksesta tai kumman tahansa osallistujan pyynnöstä, tähän liitteeseen liittyvistä kysymyksistä, mukaan luettuina erityistapaukset.

- 3) Muiden valtion viranomaisten edustajien kutsuminen 1 ja 2 kohdan nojalla järjestettäviin kokouksiin tai neuvotteluihin kumman tahansa osallistujan toimesta tämän harkinnan mukaan.
- 4) Ilmoittaminen hyvissä ajoin seuraavista toimenpiteistä tai asioista, joilla ilmoituksen tekvän osallistujan mielestä voi olla merkittäviä vaikutuksia toisen osallistujan kilpailuetuihin:
  - a. liikenneministeriön osalta (i) menettelyt kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden välisten sopimusten ja muiden yhteistyöjärjestelyjen, erityisesti Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön lainsäädännön mukaisesti järjestäytyneitä lentoyhtiöitä koskevien kilpailuoikeudellisten vapautusten, hyväksymistä koskevien hakemusten tarkastelemiseksi, ja (ii) liikenneministeriön saamat ilmoitukset Yhdysvaltojen liittovaltion lain (United States Code) 49 osaston 41720 pykälän mukaisesti tehdyistä yhteisyrityssopimuksista;ja
  - b. Euroopan yhteisöjen komission osalta (i) menettelyt kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden välisten sopimusten ja muiden yhteistyöjärjestelyjen, erityisesti Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön lainsäädännön mukaisesti järjestäytyneitä lentoyhtiöitä koskevien liittoumien ja muiden yhteistyöjärjestelyjen, tarkastelemiseksi, ja (ii) Euroopan unionin kilpailulainsäädäntöä koskevien yksittäisten tai ryhmäpoikkeusten tarkastelu.
- 5) Ilmoitukset sellaisten osallistujan sähköisesti tai muulla tavalla arkistoitujen tietojen saatavuudesta ja saatavuutta säätelevistä ehdoista, joilla kyseisen osallistujan mukaan voi olla merkittäviä vaikutuksia toisen osallistujan kilpailuetuihin.
- 6) Ilmoitukset muista toiminnoista, jotka liittyvät lentoliikenteen kilpailupolitiikkaan ja joista ilmoituksen tekävä osallistuja katsoo olevan asianmukaista ilmoittaa.

#### 5 artikla

### Tietojen käyttö ja luovuttaminen

1. Tämän liitteen määräyksistä poiketen kummankaan osallistujan ei odoteta luovuttavan toiselle osallistujalle tietojen luovuttaminen niitä pyytäneelle osallistujalle
  - a. on kielletty tietojen hallussaan pitävän osallistujan lakien, määräysten ja käytäntöjen nojalla;tai
  - b. olisi tietojen hallussaan pitävän osallistujan tärkeiden etujen vastaista.
2. Osallistujan on siinä määrin kuin se on mahdollista käsiteltävä luottamuksellisina tietoina, jotka toinen osallistuja on sille tämän liitteen mukaisesti luottamuksellisesti luovuttanut, ja vastustettava tällaisten tietojen luovuttamista kolmannelle osapuolelle, ellei tietojen hallussaan pitävältä osallistujalta saada tietojen luovuttamista koskevaa lupaa. Kumpikin osallistuja pyrkii ilmoittamaan toiselle osallistujalle aina, kun sellaisia tietoja, joita aiotaan vaihtaa neuvotteluissa tai muulla tavoin, voidaan edellyttää luovutettavan julkisessa menettelyssä.
3. Jos osallistuja luovuttaa tämän liitteen mukaisesti luottamuksellisesti tietoina toiselle osallistujalle 2 artiklassa määrättyjä tarkoituksia varten, tiedot saavan osallistujan olisi käytettävä kyseisiä tietoja ainoastaan näihin tarkoituksiin.

#### 6 artikla

### Täytäntöönpano

1. Kummankin osallistujan on nimettävä edustaja, joka on vastuussa tämän liitteen mukaisesti toteutettavien toimenpiteiden koordinoinnista.
2. Tämä liite ja kaikki osallistujan sen nojalla toteuttamat toimet on
  - a. tarkoitus panna täytäntöön ainoastaan siinä määrin kuin se on kyseiseen osallistujan sovellettavien lakien, määräysten ja käytäntöjen mukaista;sekä
  - b. tarkoitus panna täytäntöön rajoittamatta kuitenkaan Euroopan yhteisöjen ja Amerikan yhdysvaltojen hallituksen välisen, niiden kilpailulakien soveltamista koskevan sopimuksen soveltamista.

## LIITE 3

**Yhdysvaltojen hallituksen liikennealan hankintamenettelyt**

Yhteisön lentoyhtiöillä on oikeus kuljettaa matkustajia ja rahtia reitti- ja tilauslennoilla, joiden osalta Yhdysvaltojen muu kuin puolustushallinnon alan ministeriö, virasto tai muu hallintoelin (1) saa kuljetussopimuksen itselleen tai toteuttaa järjestelyä, jonka mukaisesti hallitus maksaa kuljetuksen tai maksu suoritetaan Yhdysvaltojen hallituksen käyttöön osoitetuista määrärahoista, tai (2) järjestää kuljetuksen toiseen maahan tai toisen maan puolesta tai kansainvälisen tai muun järjestön puolesta korvauksetta ja kyseinen kuljetus tapahtuu (a) Yhdysvalloissa sijaitsevan kohteen ja jäsenvaltiossa sijaitsevan kohteen välillä, lukuun ottamatta – ainoastaan matkustajien osalta – kohteita, joiden välillä on voimassa kaupunkiparia koskeva sopimushinta, tai (b) minkä tahansa kahden kohteen välillä Yhdysvaltojen ulkopuolella. Tätä kohtaa ei sovelleta puolustusministerin tai jostakin puolustushaarasta vastaavan ministerin hankkimaan tai rahoittamaan kuljetukseen.

---

## LIITE 4

**Omistusoikeuteen, investointeihin ja määräysvaltaan liittyvät muut asiat**

## 1 artikla

**Sopimuspuolen lentoyhtiöiden omistusoikeudet**

1. Jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden kansalaiset voivat omistaa yhdysvaltalaisen lentoyhtiön osakkeita kahdella edellytyksellä. Ensimmäisenä edellytyksenä on, että kaikkien ulkomaiden kansalaisten yhteenlaskettu omistusosuus ei ylitä 25:tä prosenttia yhtiön äänivallasta. Toisena edellytyksenä on, että yhdysvaltalainen lentoyhtiö ei ole ulkomaiden kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa. Edellyttäen, että ulkomainen omistus rajoittuu 25 prosenttiin äänivallasta:

a. jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistusosuuden, joka vastaa

i) enintään 25:tä prosenttia yhdysvaltalaisen lentoyhtiön äänivallasta,

ja/tai

ii) 49,9:ää prosenttia yhdysvaltalaisen lentoyhtiön koko osakepääomasta,

ei katsota sellaisenaan muodostavan kyseisen lentoyhtiön tosiasiallista määräysvaltaa;

ja

b. sen, että jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat 50 prosenttia jonkin yhdysvaltalaisen lentoyhtiön koko osakepääomasta, ei katsota muodostavan kyseisen lentoyhtiön tosiasiallista määräysvaltaa. Tällaista omistajuutta arvioidaan tapauskohtaisesti.

2. Yhdysvaltojen kansalaiset voivat omistaa jonkin yhteisön lentoyhtiön osakkeita kahdella edellytyksellä. Ensimmäisenä edellytyksenä on, että jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaiset omistavat enemmistön lentoyhtiöstä. Toisena edellytyksenä on, että lentoyhtiö on kyseisten jäsenvaltioiden ja/tai kansalaisten tosiasiallisessa määräysvallassa.

3. Tämän sopimuksen 4 artiklan b alakohtaa ja 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa sovellettaessa ECAA:n jäsentä kohdellaan tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen jäsenvaltiona ja sen kansalaisia jäsenvaltion kansalaisina. Sekakomitea voi päättää, että tätä määräystä sovelletaan ECAA:n uusiin jäseniin ja niiden kansalaisiin.

4. Sen estämättä, mitä 2 kohdassa määrätään, Euroopan yhteisö ja sen jäsenvaltiot pidättävät itsellään oikeuden rajoittaa yhteisön lentoyhtiössä Yhdysvaltojen kansalaisten äänivallan, joka on saatu tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen, tasolle, joka vastaa Yhdysvaltojen ulkomaiden kansalaisille myöntämää äänivallan tasoa yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä edellyttäen, että mainitun oikeuden käyttäminen on kansainvälisen oikeuden mukaista.

## 2 artikla

**Kolmansien maiden lentoyhtiöiden omistusoikeudet ja määräysvalta**

1. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa käyttää kolmannen maan kanssa tehtyihin lentoliikennejärjestelyihin perustuvia oikeuksia kyseisen kolmannen maan lentoyhtiöiden liikennöintilupien epäämiseksi tai peruuttamiseksi kokonaan tai tilapäisesti sillä perusteella, että kyseisen lentoyhtiön huomattava omistusosuus kuuluu toiselle sopimuspuolelle, sen kansalaisille tai molemmille.

2. Yhdysvallat ei saa käyttää lentoliikennejärjestelyihin perustuvia oikeuksia Liechtensteinin ruhtinaskunnan, Sveitsin valaliiton, tämän sopimuksen allekirjoituspäivänä ECAA:n kuuluvan valtion eikä sellaisen Afrikan maan, joka soveltaa Yhdysvaltojen kanssa tehtyjä Open Skies -lentoliikennesopimuksia sopimuksen allekirjoituspäivänä, lentoyhtiön liikennöintilupien epäämiseksi eikä peruuttamiseksi kokonaan tai tilapäisesti eikä niiden rajoittamiseksi sillä perusteella, että kyseisen lentoyhtiön tosiasiallinen määräysvalta kuuluu jäsenvaltiolle tai jäsenvaltioille tai niiden kansalaisille tai molemmille.

3. Sekakomitea voi päättää, että kumpikaan osapuoli ei saa käyttää tämän artiklan 2 kohdassa mainittuja oikeuksia tietyn maan tai tiettyjen maiden lentoyhtiöiden osalta.

## 3 artikla

**Lentoyhtiöiden määräysvalta**

1. Euroopan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien omistusoikeuksiin ja määräysvaltaan sovellettavista säännöistä säädetään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2407/92. Asetuksen nojalla vastuu liikennelupien myöntämisestä yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle kuuluu jäsenvaltioille. Jäsenvaltiot soveltavat asetusta (ETY) N:o 2407/92 kansallisten säädöstensä ja menettelyjensä mukaisesti.
2. Yhdysvalloissa sovellettavista säännöistä säädetään Yhdysvaltojen liittovaltion lain (United States Code) 49 osaston 40102 pykälän a momentin 2 almomentissa sekä 41102 ja 41103 pykälässä, joissa edellytetään, että liikenneministeriön yhdysvaltalaiselle "lentoliikenteenharjoittajalle" "lentoliikenteen" harjoittamista varten myöntämät luvat, joko toimiluvat, poikkeusluvut tai syöttöliikenneluvat, voidaan myöntää ainoastaan Yhdysvaltojen kansalaisille Yhdysvaltojen liittovaltion lain 49 osaston 40102 pykälän a momentin 15 almomentin mukaisesti. Kyseisessä osastossa edellytetään, että puheenjohtaja ja kaksi kolmasosaa yhtiön hallituksesta ja muusta ylimmästä johdosta on Yhdysvaltojen kansalaisia tai että Yhdysvaltojen kansalaisilla on vähintään 75 prosenttia äänivallasta ja että yhtiön tosiasiallinen määräysvalta kuuluu Yhdysvaltojen kansalaisille. Hakijan on alun perin täytettävä mainittu edellytys, ja luvan saaneiden Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden on jatkuvasti täytettävä kyseinen edellytys.
3. Se, miten kumpikin sopimuspuoli soveltaa käytännössä lakejaan ja määräyksiään, vahvistetaan tämän liitteen lisäyksessä.

## Lisäys liitteeseen 4

1. Yhdysvalloissa kaikkien yhdysvaltalaisen hakijoiden, jotka hakevat toimilupaa, poikkeuslupaa tai syöttöliikennelupaa lentoliikenteen harjoittamista varten, kansalaisuus on selvitetävä. Alkuperäinen lupahakemus rekisteröidään viralliseen julkiseen luetteloon ja käsitellään hakijan ja muiden asiaan liittyvien osapuolten esittämien asiakirjojen kanssa. Liikenneministeriö ratkaisee asian lopullisella päätöksellä, joka perustuu asiaa koskeviin virallisiin julkisiin asiakirjoihin, mukaan lukien asiakirjat, joille on myönnetty luottamuksellinen käsittely. Liikenneministeriö voi käsitellä vaatimustenmukaisuuden seurantaan koskevaa tapausta epävirallisesti tai luettelomenettelyllä, joka vastaa alkuperäisten hakemusten yhteydessä sovellettavaa menettelyä.
2. Liikenneministeriön selvitykset perustuvat aikaisempiin tapauksiin, joissa otetaan huomioon muun muassa rahoitusmarkkinoiden ja investointirakenteiden muuttuva luonne sekä liikenneministeriön halukkuus ottaa huomioon ulkomaisia investointeja koskevat uudet lähestymistavat, jotka ovat Yhdysvaltojen lainsäädännön mukaisia. Liikenneministeriö tekee yhteistyötä hakijoiden kanssa ehdotettujen investointimuotojen harkitsemiseksi ja hakijoiden avustamiseksi sellaisten liiketoimien toteuttamisessa, jotka ovat täysin Yhdysvaltojen kansalaisuuslain mukaisia; hakijat kysyvät myös säännöllisesti neuvoja liikenneministeriön henkilökunnalta ennen kuin viimeistelevät hakemuksensa. Ennen virallisen käsittelyn aloittamista liikenneministeriön henkilökunta voi keskustella kysymyksistä, jotka koskevat kansalaisuusasioita tai ehdotetun liiketoimen muita näkökohtia, ja ehdottaa tarvittaessa ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat sen, että ehdotettu liiketoimi täyttäisi täysin Yhdysvaltojen kansalaisuuslain vaatimukset.
3. Selvittäessään sekä alkuperäistä että jatkuvaa kansallista omistusta ja vaatimustenmukaisuutta liikenneministeriö ottaa huomioon kaikki yhdysvaltalaiseen lentoyhtiöön vaikuttavat olosuhteet, ja ministeriossa aikaisemmin käsiteltyjen tapausten perusteella on voitu ottaa huomioon Yhdysvaltojen ja ulkomaisten sijoittajien kotimaiden ilmaväliuhteiden luonne. Tämän sopimuksen puitteissa liikenneministeriö suhtautuu EU:n kansalaisten investointeihin vähintään yhtä myönteisesti kuin se suhtautuisi kahdenvälisen tai monenvälisen Open Skies -lentoliikennesopimusosapuolten investointeihin.
4. Euroopan unionissa asetuksen (ETY) N:o 2407/92 4 artiklan 5 kohdassa säädetään, että Euroopan komissio tutkii jäsenvaltion pyynnöstä, onko 4 artiklassa säädetty vaatimukset täytetty, ja tekee tarvittaessa asiasta päätöksen. Päättöstä tehdessään komissio on varmistettava, että asiassa noudatetaan menettelyllisiä oikeuksia, jotka Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on tunnustanut yhteisön oikeuden yleisiksi periaatteiksi, mukaan lukien asianosaisten oikeus tulla kuulluksi oikeaan aikaan.
5. Soveltaessaan lakejaan ja määräyksiään kummankin osapuolen on varmistettava, että liiketoimia koskevat asiat, joihin liittyy toisen osapuolen kansalaisten johonkin sen lentoyhtiöön tekemiä investointeja, käsitellään oikeudenmukaisesti ja viipymättä.

## LIITE 5

**Luvakkeet ja tuotemerkit**

1. Kummankaan osapuolen lentoyhtiötä ei saa estää osallistumasta luvake- tai tuotemerkkijärjestelyihin, tuotemerkkien suojaamista koskevat ehdot ja operatiiviset kysymykset mukaan luettuina, edellyttäen, että: ne ovat erityisesti voimassa olevien valvontaa koskevien lakien ja asetusten mukaisia; lentoyhtiön kykyä toimia luvakejärjestelyn ulkopuolella ei vaaranneta; järjestely ei johda siihen, että ulkomainen lentoyhtiö ryhtyy kabotaasiliikenteeseen; ja noudatetaan sovellettavaa sääntelyä, kuten kuluttajansuojaa koskevia määräyksiä, mukaan lukien palvelun tarjoavan lentoyhtiön tietojen luovuttamista koskevat määräykset. Jos nämä vaatimukset täytetään, molempien osapuolten lentoyhtiöiden väliset tiiviit liiketoimintasuhteet ja yhteistyöjärjestelyt ovat sallittuja, eikä mikään seuraavista muun muassa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä koskevista tekijöistä sellaisenaan muodostu valvontakysymykseksi muutoin kuin poikkeusolosuhteissa:
  - a) luvakkeen antajan tuote- tai tavaramerkin käyttö tai esillä pitäminen, mukaan lukien määräykset maantieteellisestä alueesta, jolla tuote- tai tavaramerkkiä voidaan käyttää;
  - b) luvakkeen antajan tuotemerkin värien ja logon esillä pitäminen luvakkeen haltijan ilma-aluksessa, mukaan lukien tällaisen tuote- tai tavaramerkin, logon tai vastaavan tunnuksen esillä pitäminen näkyvästi luvakkeen haltijan ilma-aluksessa ja henkilökunnan työasuissa;
  - c) tuote- tai tavaramerkin tai logon käyttäminen tai esillä pitäminen luvakkeen haltijan lentoaseman rakennelmissa ja laitteissa tai niiden yhteydessä;
  - d) markkinointitarkoituksiin laadittujen asiakaspalvelustandardien ylläpitäminen;
  - e) sellaisten asiakaspalvelustandardien ylläpitäminen, jotka on laadittu luvakkeeseen liittyvän tuotemerkin eheyden suojelemiseksi;
  - f) kaupallisia standardiehtoja koskevien lupamaksujen käyttö;
  - g) kanta-asiakasohjelmiin osallistumisen tarjoaminen, mukaan lukien etuuksien kartuttaminen;  
ja
  - h) oikeuden myöntäminen luvakkeen antajalle tai luvakkeen haltijalle luvakkeita ja tuotemerkkejä koskevissa sopimuksissa lopettaa järjestely ja poistaa tuotemerkki, edellyttäen, että Yhdysvaltojen kansalaisilla on edelleen määräysvalta yhdysvaltalaisessa lentoyhtiössä tai vastaavasti jäsenvaltioiden kansalaisilla yhteisön lentoyhtiössä.
2. Luvake- ja tuotemerkkijärjestelyt ovat itsenäisiä, mutta ne ovat voimassa yhtä aikaa sellaisten yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevien järjestelyjen kanssa, jotka edellyttävät, että kummallakin lentoyhtiöllä on tarvittava sopimuspuolen myöntämä lupa tämän sopimuksen 10 artiklan 7 kohdan mukaisesti.



### Yhteinen julistus

Yhdysvaltojen sekä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden edustajat vahvistivat, että Brysselissä 2 päivänä maaliskuuta 2007 parafoitu lentoliikennesopimus, joka on määrä allekirjoittaa 30 päivänä huhtikuuta 2007, on määrä saattaa todistusvoimaiseksi muilla kielillä siten kuin määrätään joko kirjeenvaihdolla ennen sopimuksen allekirjoittamista tai sekakomitean päätöksellä sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

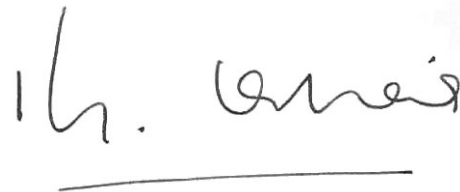
Tämä yhteinen julistus on erottamaton osa lentoliikennesopimusta.

Yhdysvaltojen puolesta:



Päiväys: 18 päivänä huhtikuuta 2007

Euroopan yhteisön ja sen  
jäsenvaltioiden puolesta: *ad referendum*



Päiväys: 18 päivänä huhtikuuta 2007

## NEUVOTTELUMUISTIO

1. Euroopan yhteisöä ja sen jäsenvaltioita ja Amerikan yhdysvaltoja edustavat valtuuskunnat kokoontuivat Brysselissä 27.2.–2.3.2007 saattaakseen päätökseen neuvottelut kattavasta lentoliikennesopimuksesta. Valtuuskuntien osallistujaluettelot ovat lisäyksessä A.
2. Valtuuskunnat pääsivät alustavaan yhteisymmärrykseen sopimuksesta ja parafoivat sen tekstin (jäljempänä 'sopimus', esitetty liitteenä lisäyksessä B). Valtuuskunnat aikovat toimittaa sopimusehdotuksen viranomaistensa hyväksyttäväksi, jotta sopimus voisi tulla voimaan lähitulevaisuudessa.
3. Valtuuskunnat vahvistivat 1 artiklan 2 kohdan osalta, että lentoliikenteen määritelmään sisältyvät tilauslentoliikenteen kaikki muodot. Ne totesivat myös, että viittaus "yleisölle tarjottuun" kuljettamiseen ei rajoita osaomistuksesta parhaillaan käytävien neuvottelujen lopputulosta.
4. EU:n valtuuskunta totesi 1 artiklan 5 kohdan osalta, että jäsenvaltioiden välisiä lentoja pidetään yhteisön oikeuden nojalla yhteisön sisäisinä lentoina.
5. EU:n valtuuskunta totesi 1 artiklan 6 kohdan osalta, että sopimuksen määräykset eivät vaikuta Euroopan yhteisön perustamissopimuksesta johtuvaan toimivallan jakautumiseen Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden kesken.
6. EU:n valtuuskunta vahvisti, että merentakaiset alueet, joihin Euroopan yhteisön perustamissopimusta sovelletaan, ovat Ranskan merentakaiset departementit (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guayana), Azorit, Madeira ja Kanariansaaret.
7. EU:n valtuuskunta vahvisti vastauksena Yhdysvaltojen valtuuskunnan kysymykseen, että Euroopan yhteisön lainsäädännön nojalla yhteisön lentoyhtiön on saatava sekä lentotoimintalupansa että liikennelupansa maalta, jossa sillä on päätoimipaikkansa. Mikään lentoyhtiö ei myöskään voi saada lentotoimintalupaa eikä liikennelupaa useammalta kuin yhdeltä maalta.
8. EU:n valtuuskunta selitti 3 artiklan 1, 3 ja 5 kohdan, liitteessä 4 olevan 1 artiklan 3 kohdan ja liitteessä 4 olevan 2 artiklan 2 kohdan osalta ja vastauksena Yhdysvaltojen valtuuskunnan kysymykseen, että sopimuksen allekirjoituspäivänä Euroopan yhteisen ilmailualueen jäseniä ovat Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lisäksi Albanian tasavalta, Bosnia ja Hertsegovina, Kroatian tasavalta, Islannin tasavalta, entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Montenegron tasavalta, Norjan kuningaskunta, Serbian tasavalta ja Yhdistyneiden Kansakuntien väliaikainen hallinto Kosovossa.
9. Yhdysvaltojen valtuuskunta selitti vastauksena EU:n valtuuskunnan kysymykseen, että seuraavat maat panevat täytäntöön Open Skies -lentoliikennesopimuksia Yhdysvaltojen kanssa sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen: Burkina Faso, Kap Verden tasavalta, Kamerunin tasavalta, Tšadin tasavalta, Gabonin tasavalta, Gambian tasavalta, Ghanan tasavalta, Etiopian demokraattinen liittotasavalta, Liberian tasavalta, Madagaskarin tasavalta, Malin tasavalta, Marokon kuningaskunta, Namibian tasavalta, Nigerian liittotasavalta, Senegalin tasavalta, Tansanian yhdistynyt tasavalta ja Ugandan tasavalta. Yhdysvaltojen valtuuskunta ilmoitti myös aikovansa kohdella Kenian tasavallan lentoyhtiöitä samalla tavalla kuin Open Skies -lentoliikennesopimuksia täytäntöön panevien valtioiden lentoyhtiöitä liitteessä 4 olevan 2 artiklan 2 kohdan osalta.

10. Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi 4 artiklan osalta, että Yhdysvaltojen liikenneministeriö vaatii kaikkia ulkomaisia lentoyhtiöitä, jotka hakevat lupaa tarjota palveluja sopimuksen nojalla, ilmoittamaan sen lentotoimintaluvan ja liikenneluvan myöntäneen vastuuviranomaisen, ja selvittämään näin, mikä viranomaisen on vastuussa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuutta ja turvatoimia koskevasta sekä muusta säännönmukaisesta valvonnasta.
11. Sopimuksen 8 artiklassa tarkoitetaan 'vastuuviranomaisilla' toisaalta Yhdysvaltojen liittovaltion ilmailuhallintoa (Federal Aviation Administration) ja toisaalta Euroopan yhteisön ja/tai jäsenvaltioiden viranomaisia, jotka ovat vastuussa 1 kohdassa tarkoitettujen todistusten ja lupakirjojen myöntämisestä tai niiden pätevyyden tunnustamisesta tai 2 kohdassa tarkoitettujen turvallisuusmääräysten ja -vaatimusten noudattamisesta ja valvomisesta tapauksen mukaan. Tämän lisäksi vastuuviranomaisten on tapauksissa, joissa pyydetään neuvotteluja 2 kohdan mukaisesti, varmistettava, että neuvotteluihin otetaan mukaan ne paikallis- tai alueviranomaiset, jotka lain tai määräyksen nojalla tai käytännössä ovat vastuussa kyseessä olevaan asiaan liittyvästä turvallisuusvalvonnasta.
12. Valtuuskunnat vahvistivat 9 artiklan osalta, että sopimuspuolet aikovat mahdollisuuksien mukaan varmistaa, että ehdotetut turvatoimenpiteet sovitetaan yhteen niin hyvin kuin mahdollista, jotta voidaan minimoida uhka ja lieventää uusien toimenpiteiden mahdollisesti kielteisiä seurauksia. Valtuuskunnat totesivat myös, että 9 artiklan 7 kohdassa tarkoitettujen kanavien käytettävissä voimassa olevia ja ehdotettuja turvavaatimuksia koskevien vaihtoehtoisten toimenpiteiden tarkastelemiseksi, erityisesti rajaturvallisuutta ja liikenneturvaa koskeva poliittinen vuoropuhelu ja liikenneturvaa käsittelevä EU:n ja Yhdysvaltojen yhteistyöryhmä. Tämän lisäksi Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi, että määräysten hyväksymistä koskevassa Yhdysvaltojen menettelyssä annetaan yleensä asianosaisille mahdollisuus esittää näkemyksensä ehdotetuista määräyksistä ja ehdottaa niille vaihtoehtoja ja että tällaiset näkemykset otetaan menettelyssä huomioon.
13. Keskusteltaessa 9 artiklan 6 kohdasta Yhdysvaltojen valtuuskunta selvitti, että liikenneturvaviranomaisen (Transportation Security Administration, TSA) on annettava välittömästi turvamääräys, kun se päättää, että hätätoimet ovat tarpeen liikenteen turvaamisen suojaamiseksi. Tällaisilla toimilla on tarkoitus vastata olemassa olevaan turvauhkaan ja niiden olisi oltava soveltamisalaltaan ja kestoaltaan rajoitettuja. Pidemmän aikavälin hätätoimet sisällytetään TSA:n vaatimukseen käyttäen julkistamis- ja kuulemismenettelyjä.
14. Valtuuskunnat vahvistivat 9 artiklan 11 kohdan mukaisesti vahvistettavan menettelyn osalta, että on tarpeen laatia pöytäkirja kyseisen kohdan perusteella suoritettavien arviointien valmistelemiseksi, täytäntöön panemiseksi ja päätökseen saattamiseksi.
15. Valtuuskunnat vahvistivat 10 artiklan 2 kohdan osalta halukkuutensa edistää sitä, että asianomaiset viranomaiset käsittelevät ripeästi pyynnöt, jotka koskevat lupia, viisumeja ja asiakirjoja kyseisessä kohdassa tarkoitettulle henkilöstölle, myös tilanteissa, joissa henkilöstön maahantulo tai oleskelu on tarpeen hätätilanteen vuoksi ja väliaikaisesti.
16. Valtuuskunnat panivat merkille, että 10 artiklan 5 kohdassa oleva viittaus "sovellettavaan lakiin tai määräykseen" sisältää talouspakotteet, joilla rajoitetaan siirtoja tiettyjen maiden ja henkilöiden kanssa.
17. Molemmat valtuuskunnat hyväksyivät sen, että 10 artiklan 7 kohdan nojalla kunkin sopimuspuolen lentoyhtiöt, joilla on asianmukaiset luvat, voivat tarjota yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevia palveluja kaikkiin lentoyhtiöihin syrjimättömyyden pohjalta sovellettavin edellytyksin toisen sopimuspuolen alueen kaikkiin kohteisiin ja kaikista kohteista, joissa mikä tahansa muu lentoyhtiö tarjoaa kansainvälisiä lentoliikennepalveluja suorilla lennoilla, välilaskullisilla lennoilla, lentoyhtiön sisäisen koneenvaihdon sisältävillä lennoilla tai lentoyhtiöiden välisen koneenvaihdon sisältävillä lennoilla, edellyttäen, että tällaiset yhteisten reittitunnusten käyttöä koskevat palvelut:
  - i) ovat muutoin sopimuksen mukaisia;
  - ja
  - ii) täyttävät asiaankuuluvan lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamista koskevien sääntöjen vaatimukset.

18. Valtuuskunnat keskustelivat siitä, että on tärkeää antaa matkustajille tiedot siitä, mikä lentoyhtiö tai pintakuljetuksia tarjoava yritys käytännössä tarjoaa kunkin alan palvelut, kun kyseessä on yhteisten reittitunnusten käyttämistä koskeva järjestely. Ne totesivat, että kullakin osapuolella on voimassa tällaista tietojen antamista edellyttäviä määräyksiä.
19. Valtuuskuntien näkemys 10 artiklan 7 kohdan c alakohdan osalta oli se, että pintakuljetuksia tarjoaviin yrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä koskevia lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoyhtiö tarjoaa tällaista pintakuljetusta omalla nimellään. Lisäksi pintakuljetuksia tarjoavien yritysten harjoittamassa on lentoyhtiöiden tavoin päättää, osallistuvatko ne yhteisiin järjestelyihin. Päättäessään tietystä järjestelystä pintakuljetuksia tarjoavat yritykset voivat ottaa huomioon muun muassa kuluttajien edut, tekniset ja taloudelliset rajoitukset ja rajoitukset, jotka liittyvät tilaan ja kapasiteettiin.
20. Yhdysvaltojen valtuuskunta vahvisti vastauksena EU:n valtuuskunnan kysymykseen, että Yhdysvaltojen lainsäädännön nykyisen tulkinnan mukaisesti yhdysvaltalaisen lentoyhtiön harjoittamaan Yhdysvaltojen hallituksen rahoittamaan lentoliikenteeseen (Fly America -liikenne) sisältyy liikenne, joka myydään yhdysvaltalaisen lentoliikenteen harjoittajan reittitunnuksella yhteisten reittitunnusten käyttämistä koskevan järjestelyn mukaisesti, mutta joka toteutetaan ulkomaisen lentoyhtiön ilma-aluksella.
21. Yhdysvaltojen valtuuskunta selitti, että sopimuksen liitteen 3 nojalla ja jos ei ole olemassa Yhdysvaltojen yleisten palvelujen viraston (General Services Administration) tekemää kaupunkiparisopimusta, Yhdysvaltojen hallituksen työntekijä tai muu henkilö, jonka matkan Yhdysvaltojen hallitus maksaa (muu kuin työntekijä, armeijan palveluksessa oleva tai muu henkilö, jonka matkan maksaa Yhdysvaltojen puolustusministeriö tai puolustushaara) voi varata Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön välille, tai minkä tahansa kahden kohteen välille Yhdysvaltojen ulkopuolella lennon, myös yhteisön lentoyhtiön lennon, joka täyttää matkustajan tarpeet hallitukselle mahdollisimman alhaisin kustannuksin. Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi edelleen, että kaupunkiparit, joiden osalta on tehty sopimukset, vaihtuvat verovuositain. Yhdysvaltojen hallituksen ministeriö, virasto tai muu hallintoelin, joka on muu kuin puolustusministeriö tai jokin puolustushaara, voi lähettää Yhdysvaltojen ja Euroopan yhteisön välillä tai minkä tahansa kahden kohteen välillä Yhdysvaltojen ulkopuolella rahtia lennolla, myös yhteisön lentoyhtiön lennolla, joka täyttää viraston tarpeet hallitukselle mahdollisimman alhaisin kustannuksin.
22. EU:n valtuuskunta selvitti, että EU:lla ei ole Fly America -ohjelmaa vastaavaa ohjelmaa.
23. Molemmat valtuuskunnat toivat esiin aikomuksensa tarkastella uusia mahdollisuuksia parantaa hallituksen hankkimien lentokuljetusten saatavuutta.
24. Vastauksena EU:n valtuuskunnan kysymykseen, joka koski taloudelliseen toimintaan tarvittavaa lupaa, joka yhteisön lentoyhtiöiden on saatava Yhdysvaltojen liikenneministeriöltä, Yhdysvaltojen valtuuskunta aloitti toteamalla, että liikenneministeriön taloudellista toimintaa koskevia lupamenettelyjä on rationalisoitu vuosien kuluessa. Kun ulkomaiset lentoyhtiöt hakevat lentoliikennesopimuksessa tarkoitettua lupaa, niiden hakemukset voidaan yleensä käsitellä nopeasti. Yhdysvaltojen valtuuskunta selitti edelleen, että yhteisön lentoyhtiö voi jättää yhden hakemuksen, joka koskee kaikkia 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja reittioikeuksia, joihin sisältyvät sekä reitti- että tilauslennot. Liikenneministeriö ilmoitti 23. elokuuta 2005 uusista nopeutetuista menettelyistä, joiden mukaisesti on tarkoitettu, että uusia reittioikeuksia hakevat ulkomaiset lentoyhtiöt jättäisivät samanaikaiset poikkeuksia ja lupia koskevat hakemukset. Jos liikenneministeriö voi suhtautua asiaan myönteisesti asiaankuuluvien tietojen ja lupapäätöksiinsä liittyvien yleistä etua koskevien näkökohtien perusteella, se tekee yhden päätöksen, jossa (1) hyväksytään poikkeusta koskeva pyyntö ajaksi, joka annettaisiin yleensä, tai siihen asti kun lupaoikeus tulee voimaan, sen mukaan, kumpi aika on lyhyempi, ja (2) päätetään alustavasti (perustelut) antaa vastaava lupa, samoin ajaksi, joka myönnettäisiin yleensä (esimerkiksi määräämättömäksi ajaksi sopimusjärjestelyjen osalta). Jos lentoliikenteen harjoittajat ovat jo jättäneet sekä poikkeusta koskevan hakemuksen että lupaa koskevan hakemuksen ja jos tällaisia hakemuksia koskevat tiedot ovat voimassa, liikenneministeriö on alkanut käsitellä tällaisia hakemuksia 23. elokuuta 2005 hyväksytyyn lähestymistavan mukaisesti.

25. Jos yhteisön lentoyhtiö haluaa käyttää lupaa yhteisten reittitunnusten käytön kautta 10 artiklan 7 kohdan nojalla, yhteisiä reittitunnuksia käyttävät kumppanilentoyhtiöt voivat jättää yhteisen hakemuksen asiaankuuluvan luvan saamiseksi. Palvelua yleisölle markkinoivalla lentoyhtiöllä on oltava liikenneministeriön antama taloudellista toimintaa koskeva lupa kaikille palveluille (reitti- tai tilauslennoille), joita myydään sen reittitunnuksella. Myös lentoyhtiöllä, jonka ilma-aluksella lennot lennetään, on oltava liikenneministeriön antama taloudellista toimintaa koskeva lupa: tilauslentolupa kapasiteetin antamiseen toiselle lentoyhtiölle sen palvelun markkinoimiseksi ja joko tilaus- tai reittilentolupa sitä kapasiteettia varten, jota se aikoo markkinoida omasta puolestaan. Reittiä liikennöivällä lentoyhtiöllä on oltava myös lupa ilmoittaa kumppaninsa reittitunnus kyseessä olevilla lennoilla. Reittiä liikennöivä lentoyhtiö voi pyytää yhteisiä reittitunnuksia koskevaa järjestelyä varten määrittämättömän ajan voimassa olevaa yleislupaa, jossa määritetään ne erityiset markkinat, joilla yhteisiä reittitunnuksia koskevaa lupaa tarvitaan. Uusia markkinoita on mahdollista lisätä ilmoittamalla siitä 30 päivää aikaisemmin liikenneministeriölle. Yhteisiä reittitunnuksia koskeva lupa on lentoyhtiökohtainen, ja kullakin ulkomaisella yhteisiä reittitunnuksia käyttävällä kumppanuudella on oltava oma lupansa ja yhdysvaltalaisen lentoyhtiön on tehtävä niille tarvittaessa yhteisten reittitunnusten käyttöön liittyvä turvallisuustarkastus liikenneministeriön julkaisemien ohjeiden mukaisesti.
26. Jos yhteisön lentoyhtiö haluaa 10 artiklan 9 kohdan nojalla tarjota kokonaisen ilma-aluksen miehistöineen yhdysvaltalaisen lentoyhtiön käyttöön tämän reittitunnuksella tapahtuvaa liikennöintiä varten, kyseinen yhteisön lentoyhtiö tarvitsee myös tilauslentoluvan liikenneministeriöltä sekä lupatodistuksen. Yhdysvaltojen valtuuskunta ilmoitti uskovansa, että lähes kaikilla yhteisön lentoyhtiöillä, jotka liikennöivät tällä hetkellä reittilentona Yhdysvaltoihin, on myös liikenneministeriöltä saatu maailmanlaajuinen tilauslentolupa. Taloudellista toimintaa koskevaa luvanantoa ajatellen ne tarvitsisivat siis ainoastaan luvan tarjota kokonainen ilma-alus miehistöineen yhdysvaltalaisen lentoyhtiöiden käyttöön. Yhdysvaltojen valtuuskunnan mukaan ei ole todennäköistä, että muidenkaan yhteisön lentoyhtiöiden tilauslentolupahakemukset aiheuttaisivat minkäänlaisia ongelmia.
27. Luvan myöntäminen joko yhteisten reittitunnusten käytölle tai kokonaisten ilma-alusten tarjoamiselle miehistöineen edellyttää, että liikenneministeriö toteaa ehdotetun toiminnan olevan yleisen edun mukaista. Tämä seikka voidaan todeta selvästi helpommin silloin, kun ehdotettujen palvelujen katsotaan sisältyvän voimassa oleviin lentoliikennesopimuksiin. Sisällyttämällä oikeudet sopimukseen vahvistetaan myös se, että noudatetaan vastavuoroisuutta.
28. Sekä yhteisten reittitunnusten käytön että kokonaisten ilma-alusten ja miehistön tarjoamisen osalta 10 artiklan 7 ja 9 kohdan mukaisesti yleisen edun todentamisessa olisi tarkistettava pääasiassa seuraavat seikat:
- onko yhdysvaltalainen lentoyhtiö tehnyt turvallisuustarkastuksen ulkomaisen lentoyhtiön osalta
  - kuuluuko ulkomaiselle lentoyhtiölle lentotoimintaluvan myöntänyt maa IASA-luokituksen mukaiseen luokkaan 1
  - toimiiko maa, jossa ulkomaisen lentoyhtiön kotipaikka sijaitsee, yhdysvaltalaisen lentoyhtiöiden kanssa laaja-alaisen vastavuoroisuuden pohjalta
  - aiheutuisiko hyväksymisestä kilpailullisia epäkohtia.
29. Ilma-alusten ja miehistön tarjoamisen osalta yleisen edun todentamisessa on lisäksi tarkistettava seuraavat seikat:
- vuokrasopimuksessa määrätään, että toiminnan valvonnasta vastaa vuokralle antajana toimiva lentoyhtiö
  - sääntöjenmukaisuuden valvonnasta vastaa viranomainen, joka on myöntänyt vuokranantajalle lentotoimintaluvan
  - vuokraamisen hyväksymisestä ei aiheudu kohtuutonta etua millekään osapuolelle työriidan yhteydessä tilanteessa, jossa riidan johdosta liikenteen hoitamista markkinoilla ei voida toteuttaa.

30. Lupa koko ilma-aluksen ja miehistön tarjoamiseksi myönnetään ainakin aluksi määräaikaisena (esimerkiksi 6–9 kuukaudeksi) tai poikkeuslupana yhdenmukaisesti Euroopan unionin soveltaman menettelyn kanssa.
31. Vastauksena EU:n valtuuskunnan ilmaisemaan huoleen harkintavarasta, joka Yhdysvaltojen liikenneministeriöllä on yleistä etua koskevan säännön osalta, Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi, että Open Skies -lentoliikennesuhteiden puitteissa liikenneministeriö on katsonut yhteisten reittitunnusten käyttämistä koskevat järjestelyt yleisen edun mukaisiksi ja myöntänyt johdonmukaisesti lupia mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä. Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi, että liikenneministeriö todentaa yleisen edun mukaisuuden pääasiassa edellä kuvattujen seikkojen perusteella niin yhteisten reittitunnusten käytön kuin kokonaisten ilma-alusten ja miehistön tarjoamisenkin osalta silloin, kun on kyse yksinomaan sopimuspuolten lentoyhtiöistä, elleivät kyseessä ole normaalista poikkeavat olosuhteet, jotka liittyvät esimerkiksi kansallisiin turvatoimiin, turvallisuuteen tai rikollisuuteen. Lisäksi tällaisissa poikkeavissa olosuhteissa Yhdysvallat tiedottaa asiasta viipymättä muille sopimuspuolille.
32. EU:n valtuuskunta vahvisti vastauksena Yhdysvaltojen valtuuskunnan kysymykseen, että voimassa olevan EU:n lainsäädännön mukaisesti (neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992) yhteisön lentoyhtiön käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä yhteisöön. Jäsenvaltio voi kuitenkin myöntää vapautuksen tästä vaatimuksesta lyhytaikaisten vuokrausjärjestelyjen kohdalla tarkoituksena ottaa huomioon tilapäiset tarpeet tai muutoin poikkeukselliset olosuhteet. Yhteisön lentoyhtiön, joka on tällaisen järjestelyn osapuolena, on saatava etukäteishyväksyntä asianmukaiselta lupaviranomaiselta, eikä jäsenvaltio saa hyväksyä järjestelyä ilma-alusten ja miehistön tarjoamisesta sellaiselle lentoyhtiölle, jolle se on antanut liikenneluvan, elleivät yhteisön lainsäädäntöä tai tietyissä tapauksissa kansallista lainsäädäntöä vastaavat turvallisuusmääräykset täyty.
33. Molemmat valtuuskunnat totesivat, että ellei lentoyhtiöille myönnetä lupaa harjoittaa sopimuksessa määrättyjä oikeuksia tai jos tällaisen luvan myöntäminen viivästyy kohtuuttomasti, lentoyhtiön oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailuun voivat vaarantua. Jos jompikumpi sopimuspuoli katsoo, että sen lentoyhtiöt eivät saa sellaista lupaa taloudelliseen toimintaan, johon ne sopimuksen perusteella olisivat oikeutettuja, se voi antaa asian sekakomitean käsiteltäväksi.
34. EU:n valtuuskunta muistutti 14 artiklan 4 kohdan osalta, että Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 295 artiklan mukaisesti kyseisellä sopimuksella ei puututa jäsenvaltioiden omistusoikeusjärjestelmiin. Yhdysvaltojen valtuuskunnan esittämän kannan mukaisesti se, että valtiolla on omistususuus lentoyhtiöstä, voi vaikuttaa kielteisesti lentoyhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla tämän sopimuksen soveltamisalaaan kuuluvan kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamisessa.
35. Valtuuskunnat totesivat 15 artiklan osalta olevan tärkeää, että ympäristöön vaikuttavista ilmailualan asioista saavutetaan yhteisymmärrys kansainvälisellä tasolla Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) puitteissa. Tässä yhteydessä valtuuskunnat korostivat ICAO:n 35. yleiskokouksessa ilmaliikenteen melu- ja päästökysymyksistä saavutetun yksimielisen yhteisymmärryksen merkitystä (päättölauselma A35-5). Molemmat osapuolet ovat sitoutuneet noudattamaan täysimääräisesti kyseistä päätöslauselmaa. Kyseisen päätöslauselman mukaisesti molemmat osapuolet ovat sitoutuneet soveltamaan niin sanottua tasapainotetun toimintamallin periaatetta toimenpiteisiin, joilla hallitaan ilmaliikenteen melun vaikutuksia (mukaan luettuna rajoitukset ilma-alusten pääsille lentoasemille tiettyinä ajankohtina), ja varmistamaan, että maksut, joita peritään ilma-alusten moottoripäästöistä lentokenttätasolla, perustuvat kustannuksiin, joita aiheutuu asianmukaisesti määriteltyjen ja suoraan lentoliikenteen aiheuttamiksi osoitettujen ilma-alusten moottoripäästöjen ympäristövaikutusten lieventämisestä. Molemmat osapuolet totesivat myös, että mikäli kansainvälisellä, alueellisella, kansallisella tai paikallisella tasolla on määrätty lainsäädännöllisiä velvoitteita, niitä on myös noudatettava täysimääräisesti; Yhdysvaltojen osalta viiteajankohta on 5. lokakuuta 2001 ja Euroopan yhteisön osalta 28. maaliskuuta 2002.

36. Valtuuskunnat panivat lisäksi merkille G8-ryhmän vuonna 2005 antaman Gleneaglesin julkilausuman ilmastonmuutosta, energia-alaa ja kestävästä kehitystä koskevat määräykset sekä Yhdysvaltojen ilmailuhallinnon (Federal Aviation Administration) ja komission 18. heinäkuuta 2006 allekirjoittamassa yhteisymmärryspöytäkirjassa vahvistetut ilmaliikenteen hallinnointia koskevat yhteistyöpuitteet. Valtuuskunnat panivat merkille Yhdysvaltojen ja EU:n toimivaltaisten viranomaisten pyrkimyksen tehostaa teknistä yhteistyötä muun muassa ilmastotieteellisen tutkimuksen ja teknologian kehittämisen aloilla tavoitteena parantaa turvallisuutta ja polttoaineen käytön tehokkuutta sekä vähentää päästöjä lentoliikenteen osalta. Valtuuskunnat, jotka panivat merkille kummankin osapuolen kannat kansainvälisen ilmailun päästökauppaan, totesivat, että Yhdysvallat ja Euroopan unioni aikovat työskennellä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) puitteissa.
37. Sekakomitean kokoonpanon osalta Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi, että Yhdysvaltojen aikomuksena on nimetä komiteaan ulkoasiainministeriön johdolla toimivia eri viranomaisyksikköjen edustajia. EU:n valtuuskunta totesi, että EU:n edustajina toimivat Euroopan yhteisö ja sen jäsenvaltiot. Valtuuskunnat totesivat myös, että sidosryhmien osallistuminen olisi tärkeä tekijä sekakomiteamenettelyssä ja että sidosryhmien edustajia kutsutaan tarkkailijoiksi, elleivät osapuolista toinen tai molemmat toisin päättä.
38. Valtuuskunnat vahvistivat 18 artiklan osalta aikovansa järjestää sekakomitean alustavan kokouksen viimeistään 60 päivän kuluttua tämän sopimuksen allekirjoittamispäivästä.
39. Valtuuskunnat vahvistivat yhteisymmärryksen siitä, että sellaiset menettelyt kuten etuoikeusehto, matkustaja- tai rahtikiintiö tai korvausvaatimus yksipuolisesta liikennöinnistä taikka muut kapasiteettia, vuorotiheyttä tai liikennettä koskevat rajoitukset eivät ole sopimuksen mukaisia.
40. EU:n valtuuskunta ehdotti, että molemmilla osapuolilla olisi oltava mahdollisimman selkeä käsitys siitä, missä laajuudessa Yhdysvaltojen liikenneministeriön ja Euroopan komission edustajat voivat vaihtaa tietoja sopimuksen liitteen 2 soveltamisalaan kuuluvista kilpailuun liittyvistä seikoista kummankin osapuolen lakien, määräysten ja käytäntöjen perusteella, erityisesti sellaisten tietojen ja suunnitelmien osalta, jotka liittyvät kyseisten viranomaisten parhaillaan aktiivisesti harkitsemissa menettelyissä koskeviin seikkoihin.
41. Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi, että sopimuksen liitteen 2 soveltamisalaan kuuluvat menettelyt ovat Yhdysvaltojen lainsäädännön mukaisesti oikeuden päätöksiä ja että niihin sovelletaan lakeihin, määräyksiin ja oikeuskäytäntöihin perustuvia rajoituksia sen varmistamiseksi, että viranomaisen päätös perustuu vain niihin tietoihin, jotka sisältyvät vireillä olevaa asiaa koskevaan tiivistelmään, mukaan luettuna julkiset tiedot, jotka ulkoasiainministeriö on määritellyt virallisesti julkistettaviksi ja joiden osalta sopimuspuolilla on ollut mahdollisuus esittää huomautuksia ennen lopullista viranomaisen päätöstä.
42. Yhdysvaltojen valtuuskunta selvitti, että kyseiset rajoitukset eivät estä edustajia, jotka toimivat liikenneministeriön päätöksentekijän neuvonantajina vireillä olevassa asiassa, keskustelemasta komission edustajien kanssa sellaisista asioista kuten (1) kilpailutilanteesta eri markkinoilla muiden kuin luottamuksellisten tietojen pohjalta; (2) nykyisten kumppanuuksien tai muiden yhteistoiminnallisten yritysten vaikutuksesta sekä kilpailuun liittyvien seikkojen ratkaisemiseksi aiemmin asetettujen ehtojen tai muiden rajoitusten seurauksista; (3) yleisistä lähestymistavoista kilpailuanalyyysiin tai -menetelmiin; (4) aiemmista oikeustapauksista pöytäkirjat ja päätökset mukaan lukien; (5) aineellisesta oikeudesta, toimintapolitiikoista ja menettelyistä, joita sovelletaan mihin tahansa oikeustapaukseen; (6) asioista, jotka saattavat nousta esiin mahdollisissa oikeusasioissa, joita ei ole pantu virallisesti vireille, sikäli kuin Yhdysvaltojen liikenneministeriön edustajat eivät esitä ennakolta tuomiota tällaisiin tapauksiin liittyvistä tosiasioista tai niiden lopputuloksista; (7) vireillä olevissa oikeuskäsittelyissä asioista, jotka sopimuspuolet ovat jo ottaneet esiin, ja ei-luottamuksellisista todisteista, jotka on jo esitetty virallisesti, tämänkin osalta sillä edellytyksellä, ettei tosiasioista ja lopputuloksesta esitetä mahdollista tuomiota ennakolta.



43. Vireillä olevista oikeustapauksista käytäviä keskusteluja koskee kaksi menettelyihin liittyvää perusrajoitusta. Ensimmäinen rajoitus koskee laajalti komission viestintää Yhdysvaltojen liikenneministeriön suuntaan: liikenneministeriön päätös ei voi perustua mihinkään sellaiseen merkittävään tietoon tai lausuntoon, joka ei ole kaikkien osapuolten käytettävissä huomautusten esittämiseksi viralliseen oikeuspöytäkirjaan ennen lopullista päätöstä. Jos tällaista tietoa on vastaanotettu, sitä ei voida ottaa huomioon päätöksessä, ellei sitä ole saatettu osapuolten tietoon. Toinen rajoitus koskee ennemminkin viestintää Yhdysvaltojen liikenneministeriön suunnasta kuin sen suuntaan: kyseinen viranomaislain ei voi esittää tai vaikuttaa esittävänä ennakolta tuomiota esillä olleista asioista – eli esittää päätelmää ennen kuin oikeuskäsittely on saatettu päätökseen ja lopullinen päätös julkistettu. Tämä rajoitus koskee liikenneministeriötä kaikissa tilanteissa, kävipä se keskusteluja EU:n kanssa tai minkä tahansa muun toimijan kanssa, joka ei ole legitiimisti osa Yhdysvaltojen hallituksen sisäistä päätöksentekoprosessia, riippumatta siitä, onko tämä asianomainen. Yhdysvaltojen liikenneministeriö aikoo ilmoittaa komission edustajille välittömästi, kun se arvioi, että tietystä aiheesta keskusteltaessa voi olla kyse ennakolta esitettävästä tuomiosta tai päätökseen vaikuttavasta seikasta. Tämän tarkoituksena on antaa edustajille tilaisuus päättää, kuinka edetä asiassa.
44. EU:n valtuuskunta pyysi Yhdysvaltojen valtuuskunnalta vahvistusta siitä, että lakisääteistä yleisen edun kriteeriä ei käytetä Yhdysvaltojen kilpailujärjestelmän puitteissa siten, että joidenkin yksittäisten yhdysvaltalaisien lentoyhtiöiden edut asetettaisiin toisten, yhdysvaltalaisien tai ulkomaisten, lentoyhtiöiden edelle. Yhdysvaltojen valtuuskunta vastasi, että kyseinen kriteeri ja kilpailua koskevat määräykset, joita liikenneministeriön on noudatettava päätöksissään, on laadittu ja niitä käytetään kilpailun suojelemiseksi markkinoilla kokonaisuudessaan sen sijaan että niillä suojeltaisiin yksittäisiä kilpailevia lentoyhtiöitä. Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi muun muassa, että kansainvälisessä lentoliikenteessä sovellettava yleisen edun kriteeri on määritelty lainsäädännössä yhtäläisten mahdollisuuksien vahvistamiseksi yhdysvaltalaisille ja ulkomaisille lentoyhtiöille sekä mahdollisimman laajan kilpailun varmistamiseksi. Lisäksi yleisen edun kriteeri, joka sisältyy säännöksiin, joita sovelletaan liikenneministeriön hyväksyessä lentoyhtiöiden välisiä järjestelyjä tai myöntäessä niille kilpailuoikeudellisen vapautuksen, ei merkitse poikkeusta kilpailuanalyysiin, jota viranomaisen on noudatettava, vaan ennemminkin lisävaatimusta, joka on täytettävä, ennen kuin liikenneministeriö voi myöntää kilpailuoikeudellisen vapautuksen. Lopuksi Yhdysvaltojen valtuuskunta korosti, että liikenneministeriön päätösten on oltava yhdenmukaisia valtion lainsäädännön ja kansainvälisten velvoitteiden kanssa, mukaan luettuna siviili-ilmailua koskevat sopimukset, joihin sisältyy kautta linjan vaatimus siitä, että kaikkien sopimuspuolten on annettava muiden sopimuspuolten lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla.
45. Käydyn keskustelun yhteydessä molemmat valtuuskunnat vahvistivat, että niiden kilpailujärjestelmiä sovelletaan ottaen huomioon kaikkia sopimuspuolten lentoyhtiöitä koskevat oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla ja noudattaen yleisperiaatetta, suojella ja tehostaa kilpailua markkinoilla kokonaisuudessaan, riippumatta yksittäisten kilpailevien lentoyhtiöiden mahdollisista vastakkaisista intresseistä.
46. Euroopan komission menettelyjen osalta EU:n valtuuskunta selvitti, että pääasiallinen syy, joka rajoittaa Euroopan komission kykyä tehdä aktiivista yhteistyötä ulkomaisten viranomaisten kanssa, johtuu luottamuksellisten tietojen luovuttamista koskevista rajoituksista. Tietoihin, joita komissio ja jäsenvaltioiden viranomaiset hankkivat tutkinnan aikana ja joita koskee salassapitovelvollisuus, sovelletaan EY:n perustamissopimuksen 287 artiklaa ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 28 artiklaa. Tämä koskee pääasiassa tietoja, jotka eivät ole julkisia ja jotka voidaan saada tietoon tutkinnan aikana, jotka voidaan toimittaa tietopyyntöön annettavassa vastauksessa tai jotka voidaan ilmoittaa vapaaehtoisesti komissiolle. Tällaisiin tietoihin kuuluvat myös liike- ja kauppasalaisuudet. Tällaisia tietoja ei voida luovuttaa kolmannen maan viranomaisille, paitsi jos asianomainen tietolähde antaa siihen nimenomaisen suostumuksen. Näin ollen, mikäli katsotaan asianmukaiseksi ja toivottavaksi, että komissio toimittaa luottamuksellisia tietoja ulkomaisille viranomaisille, asianomaisten tietojen alkuperäiseltä lähteeltä on saatava siihen suostumus luottamuksellisuusvelvoitteesta vapauttamisen muodossa.
47. Tietoihin, jotka liittyvät tutkinnan suorittamiseen tai tutkinnan mahdolliseen suorittamiseen, ei sovelleta edellä mainittuja luovutussääntöjä. Tällaisiin tietoihin kuuluu tieto siitä, että tutkinta on käynnissä, tutkinnan yleinen kohde, tutkinnan kohteena olevan yrityksen tai kohteena olevien yritysten tunnistetiedot (vaikka tällaisetkin tiedot voivat joissakin tapauksissa olla luokiteltua tietoa), tieto siitä sektorista, jolla tutkintaa suoritetaan, ja vaiheet, joita tutkinnan kuluessa ehdotetaan suoritettaviksi. Nämä tiedot pidetään yleensä luottamuksellisina tutkinnan asianmukaisen suorittamisen varmistamiseksi. Ne voidaan kuitenkin toimittaa Yhdysvaltojen liikenneministeriölle, koska tämä on velvoitettu pitämään tiedot luottamuksellisina sopimuksen liitteessä 2 olevan 5 artiklan nojalla.



48. Yhdysvaltojen valtuuskunta selitti vastauksena EU:n valtuuskunnan kysymykseen, että Yhdysvaltojen toimivaltaiset viranomaiset käsittelevät oikeudenmukaiselta pohjalta ja viiveittä kaupallisten yhteistyösopimusten, myös tarkistettujen sopimusten, kilpailuoikeudellista vapautusta koskevat asianmukaiset hakemukset. Yhdysvaltojen valtuuskunta vahvisti lisäksi, että yhteisön lentoyhtiöiden osalta Yhdysvaltojen ja EU:n lentoliikennesopimus, jota sovelletaan 25 artiklan mukaisesti tai joka on voimassa 26 artiklan mukaisesti, täyttää Yhdysvaltojen liikenneministeriön vaatimuksen, jonka mukaan ulkomaisen lentoyhtiön hakemusta kilpailuoikeudellisen vapautuksen saamiseksi tai sen jatkamiseksi voidaan käsitellä vain, jos Yhdysvaltojen ja hakemuksen esittäneen ulkomaisen lentoyhtiön kotimaan tai Yhdysvaltojen ja hakemuksen esittäneiden ulkomaisten lentoyhtiöiden kotimaiden välillä on voimassa Open Skies -sopimus. Edellä mainittu vahvistus ei koske Irlannista tulevia hakijoita ennen kuin liitteessä 1 olevan 4 jakson voimassaolo päättyy.
49. Yhdysvaltojen valtuuskunta totesi vastauksena EU:n valtuuskunnan kysymykseen, että kaikkien tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä (jäljempänä 'järjestelmät') koskevien Yhdysvaltojen liikenneministeriön sääntöjen voimassaolo päättyi 31. heinäkuuta 2004. Liikenneministeriöllä on kuitenkin edelleen valtuudet kieltää epäreilut ja vilpilliset käytännöt ja epäoikeudenmukaiset kilpailumenetelmät lentoyhtiö- ja liikenteenjakamistoiminnassa, ja liikenneministeriö voi puuttua kyseisten valtuuksien perusteella kilpailunvastaisiin käytäntöihin, joita ilmenee jonkin järjestelmän lentoliikennepalvelujen markkinoinnissa. Lisäksi Yhdysvaltojen oikeusministeriöllä sekä liittovaltion kilpailuviranomaisella (Federal Trade Commission) on valtuudet käsitellä valituksia, joiden mukaan jokin järjestelmä noudattaa kartellilainsäädännön vastaisia menettelyjä.
50. EU:n valtuuskunta selvitti 25 artiklan osalta, että joissakin jäsenvaltioissa sopimuksen väliaikaiselle soveltamiselle on saatava ensiksi parlamentin hyväksyntä kunkin valtiosäännön määräysten mukaisesti.
51. Molemmat valtuuskunnat vahvistivat, että jos yksi sopimuspuolista päättää keskeyttää sopimuksen väliaikaisen soveltamisen 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sopimuksen liitteessä 1 olevan 4 jakson mukaiset järjestelyt voivat olla edelleen voimassa, jos sopimuspuolet niin sopivat.
52. EU:n valtuuskunta selvitti 26 artiklan osalta, että kyseisessä artiklassa tarkoitettuihin menettelyihin kuuluu joissakin jäsenvaltioissa ratifiointi.
53. Vastauksena Yhdysvaltojen valtuuskunnan kysymykseen, joka koski jäsenvaltioiden kahdenvälisen lentoliikennesopimusten muista osatekijöistä aiheutuvia rajoituksia, EU:n valtuuskunta vahvisti, että sellaisia rajoituksia, jotka vaikeuttaisivat Yhdysvaltojen ja yhteisön lentoyhtiöiden mahdollisuutta harjoittaa tämän sopimuksen perusteella myönnettyjä oikeuksia, ei enää sovelleta.
54. Molemmat valtuuskunnat korostivat, että mikään osa sopimuksesta ei vaikuta millään tavalla kummankaan oikeudelliseen asemaan ja toimintapoliittiseen kantaan erilaisissa ilmailuun liittyvissä ympäristökysymyksissä.
55. Valtuuskunnat totesivat, että kumpikaan osapuoli ei lainaa tätä sopimusta tai mitään osaa siitä perusteena Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä esiin tuotaville vastustaville näkemyksille, jotka koskevat vaihtoehtoisia toimintatapoja tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.
56. Sopimuksen liitteessä 1 olevan 1 jakson luettelossa ei mainita mitään Yhdysvaltojen ja EU:n jäsenvaltion välistä lentoliikennesopimusta, jonka soveltaminen oli kyseenalaisena tätä sopimusta allekirjoitettaessa. Valtuuskunnat totesivat kuitenkin tarkoituksena olevan, että Yhdysvallat ja asianomainen jäsenvaltio tai asianomaiset jäsenvaltiot soveltavat väliaikaisesti tätä sopimusta sen 25 artiklan määräysten mukaisesti.

*Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden  
valtuuskunnan puolesta*

Daniel CALLEJA

*Amerikan yhdysvaltain val-  
tuuskunnan puolesta*

John BYERLY

**Kirjallinen lausuma, jonka puheenjohtajavaltio toimittaa sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä Yhdysvalloille  
EY:n ja sen jäsenvaltioiden puolesta**

Tätä sopimusta sovelletaan väliaikaisesti, kunnes jäsenvaltiot saattavat sen voimaan vilpittömässä mielessä ja voimassa olevan lainsäädäntönsä mukaisesti.

---