

# Europos Sąjungos oficialusis leidinys

# L 134

Leidimas  
lietuvių kalba

## Teisės aktai

50 tomas

2007 m. gegužės 25 d.

Turinys	II	Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma	
		SPRENDIMAI	
		Taryba	
		2007/339/EB:	
	★	2007 m. balandžio 25 d. Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių Europos Sąjungos valstybių narių vyriausybių atstovų sprendimas dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro susisieki mo pasirašymo ir laikino taikymo .....	1
		Susitarimas dėl oro susisieki mo .....	4

## II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

## SPRENDIMAI

## TARYBA

**TARYBOS IR TARYBOJE POSĖDŽIAVUSIŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ NARIŲ  
VYRIAUSYBIŲ ATSTOVŲ SPRENDIMAS**

2007 m. balandžio 25 d.

**dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro  
susisiekimo pasirašymo ir laikino taikymo**

(2007/339/EB)

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBOJE  
POSĖDŽIAVĘ VALSTYBIŲ NARIŲ VYRIAUSYBIŲ ATSTOVAI,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos  
80 straipsnio 2 dalį kartu su 300 straipsnio 2 dalies pirmosios  
pastraipos pirmuoju sakiniu,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Komisija Bendrijos ir valstybių narių vardu vedė derybas su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis dėl susitarimo dėl oro susisiekimo (toliau – Susitarimas) vadovaudamasi Tarybos sprendimu, kuriuo Komisija įgaliojama pradėti derybas.
- (2) Susitarimas buvo parafuotas 2007 m. kovo 2 d.
- (3) Susitarimas, dėl kurio vedė derybas Komisija, turėtų būti pasirašytas ir Bendrijos bei valstybių narių laikinai taikomas, atsižvelgiant į tai, kad jis bus sudarytas vėliau.
- (4) Būtina nustatyti procedūrinės priemonės, kuriomis prirėkus būtų nusprendžiama, kaip nutraukti laikiną Susitarimo taikymą ir sustabdyti naudojimąsi teisėmis pagal Susitarimo 21 straipsnio 3 dalį. Taip pat yra būtina

nustatyti atitinkamas procedūrinės priemonės dėl Bendrijos ir valstybių narių dalyvavimo pagal Susitarimo 18 straipsnį įsteigtame Jungtiniame komitete, Susitarimo 19 straipsnyje nustatytose arbitražo procedūrose, taip pat įgyvendinant tam tikras Susitarimo nuostatas, įskaitant nuostatas dėl saugumo, saugos, skrydžių teisių suteikimo ir atšaukimo bei vyriausybės paramos suteikimo ir sustabdymo,

NUSPRENDĖ:

*1 straipsnis*

**Pasirašymas ir laikinas taikymas**

1. Bendrijos vardu patvirtinamas Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų susitarimo dėl oro susisiekimo (toliau – Susitarimas) pasirašymas, atsižvelgiant į Tarybos sprendimą dėl Susitarimo sudarymo. Susitarimo tekstas pridedamas prie šio sprendimo.

2. Tarybos pirmininkas įgaliojamas paskirti asmenį (-is), kuriam (-iems) suteikiami įgaliojimai Bendrijos vardu pasirašyti Susitarimą su sąlyga, kad jis bus sudarytas.

3. Iki Susitarimo įsigaliojimo Bendrija ir valstybės narės jį laikinai taiko nuo 2008 m. kovo 30 d. laikydamosi nacionalinės teisės aktų. Tai bus patvirtinama pasirašant Susitarimą su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis.

4. Taryba, Bendrijos ir valstybių narių vardu, vadovaudamasi atitinkamomis Sutarties nuostatomis vieningai priima sprendimą pagal Susitarimo 25 straipsnio 2 dalį nutraukti laikiną Susitarimo taikymą ir pranešti apie tai Jungtinėms Amerikos Valstijoms arba tokį pranešimą atšaukti.

#### 2 straipsnis

### Skrydžių teisių sustabdymas

1. Jei per 12 mėnesių nuo Susitarimo 21 straipsnio 3 dalyje numatytos peržiūros pradžios nepasiekiamas antrojo etapo susitarimas, valstybė narė per 15 dienų praneša Komisijai, kurias su jos teritorija susijusias skrydžių teises ji nori sustabdyti. Tokios teisės gali neapimti Susitarimo I priede nurodytuose susitarimuose apibrėžtų teisių.

2. Remdamasi iš valstybių narių gautais pranešimais Komisija sudaro sustabdytinų skrydžių teisių sąrašą ir perduoda jį Tarybai. Europos bendrijos ir jos valstybių narių vardu Tarybos pirmininkas tada praneša Jungtinėms Amerikos Valstijoms apie skrydžių teisių, įtrauktų į sąrašą pagal Susitarimo 21 straipsnio 3 dalį, sustabdymą. Atitinkamos valstybės narės imasi reikiamų priemonių, kad tokios teisės būtų sustabdytos nuo Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) skrydžių sezono, kurio pradžia – ne mažiau nei dvylika mėnesių nuo dienos, kai buvo pateiktas pranešimas apie sustabdymą, pirmos dienos.

3. Nepaisant šio straipsnio 2 dalies, Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu vieningai gali nuspręsti nepateikti pranešimo apie sustabdymą arba vėliau jį atsiimti.

#### 3 straipsnis

### Jungtinis komitetas

1. Bendrijai ir valstybėms narėms Jungtiniame komitete, įsteig-tame pagal Susitarimo 18 straipsnį, atstovauja Komisijos ir valstybių narių atstovai.

2. Poziciją, kurios Jungtiniame komitete turi laikytis Bendrija ir jos valstybės narės, Komisija priima kai svarstomi Susitarimo 14 ar 20 straipsnių taikymo sričiai priklausantys klausimai arba klausimai, dėl kurių nereikia priimti teisinę galią turinčių sprendimų.

3. Poziciją, kurios turi laikytis Bendrija bei jos valstybės narės, dėl kitų Jungtinio komiteto sprendimų Bendrijos kompetencijai priklausančiais klausimais kvalifikuota balsų dauguma patvirtina Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu.

4. Poziciją, kurios turi laikytis Bendrija bei jos valstybės narės, dėl kitų Jungtinio komiteto sprendimų valstybių narių kompetencijai priklausančiais klausimais vieningai patvirtina Taryba, remdamasi Komisijos ar valstybių narių pasiūlymu.

5. Bendrijos ir valstybių narių poziciją Jungtiniame komitete teikia Komisija, išskyrus klausimais, kurie priklauso išimtinai valstybių narių kompetencijai – tuomet poziciją teikia Tarybai pirminkaujanti valstybė narė arba, jei Taryba taip nusprendžia, Komisija.

#### 4 straipsnis

### Arbitražas

1. Bendrijai ir valstybėms narėms Komisija atstovauja arbitražo procese pagal šio Susitarimo 19 straipsnį.

2. Sprendimą sustabdyti lengvatų taikymą pagal šio Susitarimo 19 straipsnio 7 dalį priima Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu. Taryba priima sprendimą kvalifikuota balsų dauguma.

3. Apie visus kitus atitinkamus veiksmus, kurių turėtų būti imtasi pagal šio Susitarimo 19 straipsnį Bendrijos kompetencijai priklausančiais klausimais, sprendžia Komisija, kuriai padeda Tarybos paskirtas specialus valstybių narių atstovų komitetas.

#### 5 straipsnis

### Informacija Komisijai

1. Valstybės narės nedelsdamos informuoja Komisiją apie visus sprendimus atsakyti išduoti Jungtinių Amerikos Valstijų oro susisiekimo bendrovių leidimus, juos atšaukti, sustabdyti arba apriboti, kuriuos jos priėmė pagal Susitarimo 4 ir 5 straipsnius.

2. Valstybės narės nedelsdamos informuoja Komisiją apie visus jų pagal šio Susitarimo 8 straipsnį pateiktus arba gautus prašymus ar pranešimus.

3. Valstybės narės nedelsdamos informuoja Komisiją apie visus jų pagal šio Susitarimo 9 straipsnį pateiktus arba gautus prašymus ar pranešimus.

## 6 straipsnis

**Vyriausybės subsidijos ir parama**

1. Jei valstybė narė manytų, kad vyriausybės įstaigos ketinamos teikti arba teikiamos subsidijos ar parama Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijoje turės Susitarimo 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą neigiamą konkurencinį poveikį, ji apie tai praneša Komisijai, kuri gali kreiptis į tokią įstaigą arba prašyti sušaukti pagal Susitarimo 18 straipsnį įsteigto Jungtinio komiteto posėdį.

2. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai, jei į jas kreipiasi Jungtinės Amerikos Valstijos pagal šio Susitarimo 14 straipsnio 3 dalį.

Priimta Liuksemburge, 2007 m. balandžio 25 d.

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*  
W. TIEFENSEE

**SUSITARIMAS DĖL ORO SUSISIEKIMO**

JUNGTINĖS AMERIKOS VALSTIJOS (toliau – Jungtinės Valstijos)

ir

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

BELGIJOS KARALYSTĖ,

BULGARIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

VENGRIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

MALTA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

RUMUNIJA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

JUNGTINĖ DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTĖ,

Europos bendrijos steigimo sutarties Šalys bei Europos Sąjungos valstybės narės (toliau – valstybės narės),

ir EUROPOS BENDRIJA,

NORĖDAMOS skatinti oro susisiekimo bendrovių konkurenciją rinkoje ir minimaliu valstybės dalyvavimu bei reguliavimu grindžiamą tarptautinę aviacijos sistemą,

NORĖDAMOS sudaryti sąlygas tarptautinio oro susisiekimo galimybių plėtrai, įskaitant oro susisiekimo tinklų vystymą, kad būtų patenkinti keleivių ir krovinių siuntėjų patogių oro susisiekimo paslaugų poreikiai,

NORĖDAMOS, kad oro susisiekimo bendrovės keleiviams ir krovinių siuntėjams atvirose rinkose galėtų pasiūlyti konkurencingas kainas ir paslaugas,

NORĖDAMOS, kad visiems oro susisiekimo sektoriams, įskaitant oro susisiekimo bendrovių darbuotojus, liberalizuotas susitarimas būtų naudingas,

NORĖDAMOS užtikrinti didžiausią tarptautinio oro susisiekimo saugos ir saugumo lygį ir dar kartą patvirtindamos rimtą susirūpinimą dėl kėsinimosi ir grėsmių orlaivių saugumui, keliančių grėsmę asmenų ar turto saugai, darančių neigiamą įtaką oro susisiekimo veiklai bei pakertančių visuomenės pasitikėjimą civilinės aviacijos sauga,

ATKREIPDAMOS dėmesį į Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, pateiktą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje,

PRIPAŽINDAMOS, kad vyriausybės subsidijos gali daryti neigiamą poveikį oro susisiekimo bendrovių konkurencijai ir kelti pavojų esminiams šio Susitarimo tikslams,

PATVIRTINDAMOS aplinkos apsaugos svarbą vystant ir įgyvendinant tarptautinę aviacijos politiką,

PAŽYMĖDAMOS vartotojų apsaugos, įskaitant apsaugą, kurią suteikia 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimta Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, svarbą,

KETINDAMOS remtis visais galiojančiais oro susisiekimo susitarimais, kad būtų atvertos rinkos ir suteikta didžiausia nauda abiejų šalių vartotojams, oro susisiekimo bendrovėms, darbo jėgai ir bendruomenėms abejose Atlanto pusėse,

PRIPAŽINDAMOS, kad svarbu didinti savo oro susisiekimo bendrovių galimybes patekti į pasaulio kapitalo rinkas siekiant sustiprinti konkurenciją ir remti šio Susitarimo tikslus,

KETINDAMOS sukurti pasaulinės reikšmės precedentą, kuriuo būtų skatinama pasinaudoti liberalizavimo teikiamais privalumais šiame svarbiame ekonomikos sektoriuje,

SUSITARĖ:

3. Konvencija – Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir:

#### *1 straipsnis*

### **Sąvokų apibrėžimai**

Šiame Susitarime, jeigu nenustatyta kitaip, terminai:

1. Susitarimas – šis Susitarimas, jo priedai ir priedėliai bei visi pakeitimai.
2. Oro susisiekimas – už užmokestį ar nuomos pagrindu visuomenei siūlomas keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų vežimas orlaiviu, atskirai arba vykdant mišrų vežimą.

a) visi pagal Konvencijos 94 straipsnio a punktą įsigalioję pakeitimai, kuriuos ratifikavo Jungtinės Valstijos ir valstybė narė arba valstybės narės, kiek jie yra susiję su svarstomuoju klausimu,

ir

b) visi pagal Konvencijos 90 straipsnį priimti priedai ar pakeitimai, jei tokie priedai ar pakeitimai bet kuriuo konkrečiu laikotarpiu galioja Jungtinėms Valstijoms ir valstybei narei ar valstybėms narėms, kiek jie yra susiję su svarstomuoju klausimu.

4. Visos išlaidos – paslaugos teikimo išlaidos, pridėjus pagrįstas pridėtines administravimo išlaidas.

5. Tarptautinis oro susisiekimas – daugiau nei per vienos valstybės teritorijos oro erdvę vykdomas oro susisiekimas.

6. Šalis – Jungtinės Valstijos arba Europos bendrija ir jos valstybės narės.

7. Kaina – bet kuri oro susisiekimo bendrovių, įskaitant jų agentus, nustatoma kaina, mokestis ar rinkliava už keleivių, bagažo ir (arba) krovinių (išskyrus pašto siuntas) vežimą oro transportu bei sąlygos, kuriomis mokama tokia kaina, mokestis ar rinkliava.

8. Tūpimas nekomerciniais tikslais – tūpimas kitais negu keleivių įlaipinimo ar išlaipinimo, bagažo, krovinių ir (arba) pašto siuntų pakrovimo ar iškrovimo tikslais, vežant juos oro transportu.

9. Teritorija – Jungtinių Valstijų atveju – šalies suverenitetui arba jurisdikcijai priklausančios sausumos teritorijos (žemyninė teritorija ir salos), vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys, o Europos bendrijos ir jos valstybių narių atveju – sausumos teritorijos (žemyninė teritorija ir salos), vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys – kuriems taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis, toje Sutartyje ar ją pakeisiamajame dokumente nustatytais sąlygomis; laikoma, kad šio Susitarimo taikymas Gibraltaro oro uostui neturi įtakos Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės atitinkamoms teisinėms pozicijoms ginčė dėl suverenų teisių į teritoriją, kurioje yra oro uostas, ir 2006 m. rugsėjo 18 d. valstybėms narėms galiojusiu Europos bendrijos aviacijos priemonių taikymo Gibraltaro oro uostui tolesniam sustabdymui laikantis Ministrų pareiškime dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurio susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje, nustatytų sąlygų.

10. Naudotojo rinkliava – mokestis, nustatomas oro susisiekimo bendrovėms už naudojimąsi oro uostu, oro uosto aplinkos apsaugos, oro navigacijos arba aviacijos saugumo įrenginiais arba teikiamas paslaugas, įskaitant su jais susijusias paslaugas ir įrenginius.

## 2 straipsnis

### Teisingos ir lygios galimybės

Kiekviena Šalis sudaro teisingas ir lygias galimybes abiejų Šalių oro susisiekimo bendrovėms konkuruoti teikiant šiuo Susitarimo reglamentuojamo tarptautinio oro susisiekimo paslaugas.

## 3 straipsnis

### Teisių suteikimas

1. Kad vienos Šalies oro susisiekimo bendrovės galėtų vykdyti tarptautinį oro susisiekimą, kita Šalis suteikia šias teises:

- a) teisę netupiant perskristi jos teritoriją;
- b) teisę tūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c) teisę vykdyti tarptautinį oro susisiekimą tarp punktų šiais maršrutais:

i) Jungtinių Valstijų oro susisiekimo bendrovėms (toliau – JAV oro susisiekimo bendrovės) – iš punktų už Jungtinių Valstijų ribų per Jungtines Valstijas ir tarpinius punktus į punktą ar punktus valstybėse narėse ir toliau; o vykdant krovinių vežimą – tarp valstybių narių ir bet kurio punkto ar punktų (įskaitant bet kurioje kitoje valstybėje narėje);

ii) Europos bendrijos ir jos valstybių narių oro susisiekimo bendrovėms (toliau – Bendrijos oro susisiekimo bendrovės) – iš punktų už valstybių narių ribų per valstybes nares ir tarpinius punktus į punktą ar punktus Jungtinėse Valstijose ir toliau; vykdant krovinių vežimą – tarp Jungtinių Valstijų ir bet kurio punkto ar punktų; ir vykdant mišrų vežimą – tarp bet kurio punkto ar punktų Jungtinėse Valstijose ir bet kurio punkto ar punktų Europos bendros aviacinės erdvės (toliau – EBAE) narėje nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos;

ir

- d) kitas šiame Susitarime nurodytas teises.

2. Bet kuri oro susisiekimo bendrovė gali bet kuriuo maršrutu arba visais maršrutais savo nuožiūra:

- a) vykdyti skrydžius bet kuria viena ar abiem kryptimis;
- b) naudodama vieną orlaivį, jungti įvairių skrydžių numerius;
- c) aptarnauti punktus už Šalių teritorijų, tarpinius punktus ir punktus Šalių teritorijose bet kuria kombinacija ir bet kuria seka;
- d) praleisti tūpimus bet kuriame punkte ar punktuose;
- e) perkelti keleivius ir krovinius iš bet kurio savo orlaivio į bet kurį kitą savo orlaivį bet kuriame punkte;

- f) aptarnauti punktus už savo teritorijoje esančių punktų keičiant orlaivį ar skrydžio numerį ar jų nekeičiant ir skelbti bei reklamuoti tokius skrydžius kaip tiesioginius;
  - g) daryti trumpus nutūpimus bet kuriuose punktuose bet kurios Šalies teritorijoje ar už jos ribų;
  - h) vežti tranzitu keleivius ar krovinius per kitos Šalies teritoriją;
- ir
- i) jungti tuo pačiu orlaiviu vežamus keleivius ir krovinius, nepaisant vežamų keleivių ir krovinių kilmės vietos;

be krypties ar geografijos apribojimų ir neprarandant teisės vežti keleivius ar krovinius, kuriuos kitais atžvilgiais galima vežti pagal šį Susitarimą.

3. Šio straipsnio 1 dalies nuostatos taikomos laikantis reikalavimų, kad:

- a) JAV oro susisiekimo bendrovių atveju – išskyrus krovinių vežimą, susisiekimas – būtų dalis Jungtinėms Valstijoms teikiamos paslaugos,
- ir
- b) Bendrijos oro susisiekimo bendrovių atveju, išskyrus: i) krovinių vežimą ir ii) mišrų vežimą tarp Jungtinių Valstijų ir bet kurios EBAE narės nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos, susisiekimas – būtų dalis valstybei narei teikiamos paslaugos.

4. Kiekviena Šalis leidžia kiekvienai oro susisiekimo bendrovei nustatyti savo siūlomo tarptautinio oro susisiekimo dažnumą ir talpą, pagrįstą komerciniais tikslais rinkoje. Pagal šią teisę nė viena Šalis vienašališkai neapriboja kitos Šalies oro susisiekimo bendrovių vežimų apimtį, skrydžių dažnumo ar reguliarumo, naudojamų orlaivių tipo ar tipų, taip pat nė viena Šalis nereikalauja kitos Šalies oro susisiekimo bendrovių pateikti užsakomųjų skrydžių tvarkaraščių arba programų ar oro susisiekimo bendrovių veiklos planus, nebent prireikus dėl muitinės, techninių, naudojimo ar aplinkos (atitinkančių 15 straipsnį) priežasčių laikantis vienodų sąlygų, atitinkančių Konvencijos 15 straipsnį.

5. Oro susisiekimo bendrovė gali vykdyti tarptautinį oro susisiekimą be jokio naudojamų orlaivių tipo ar skaičiaus keitimo bet kuriame punkte apribojimo; jei: a) JAV oro susisiekimo bendrovių atveju – išskyrus visų krovinių vežimo paslaugas, susisiekimas yra dalis Jungtinėms Valstijoms teikiamos paslaugos, ir b) Bendrijos oro susisiekimo bendrovių atveju – išskyrus: i) krovinių vežimo paslaugas ir ii) mišrų vežimą tarp Jungtinių Valstijų ir EBAE narės nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos, susisiekimas yra dalis valstybei narei teikiamos paslaugos.

6. Nelaikoma, kad šio Susitarimo nuostatomis:

- a) JAV oro susisiekimo bendrovėms bet kurios valstybės narės teritorijoje suteikiama teisė įlaipinti keleivius, pakrauti bagažą, krovinius arba pašto siuntas, vežamus už užmokestį, kurių paskirties punktas yra kitas punktas tos valstybės narės teritorijoje;
- b) Bendrijos oro susisiekimo bendrovėms Jungtinių Valstijų teritorijoje suteikiama teisė įlaipinti keleivius, pakrauti bagažą, krovinius arba pašto siuntas, vežamus už užmokestį, kurių paskirties punktas yra kitas punktas Jungtinių Valstijų teritorijoje.

7. Bendrijos oro susisiekimo bendrovių galimybės naudotis JAV Vyriausybės perkamomis oro susisiekimo paslaugomis reglamentuojamos 3 priede.

#### 4 straipsnis

#### Leidimų suteikimas

Šalis, gavusi nustatyta forma ir būdu kitos Šalies oro susisiekimo bendrovės pateiktus prašymus gauti veiklos ir techninius leidimus, nedelsdama suteikia jai atitinkamus leidimus, jeigu:

- a) JAV oro susisiekimo bendrovės atveju – tos oro susisiekimo bendrovės didelė dalis nuosavybės teise ir veiksminga kontrolė priklauso Jungtinėms Valstijoms, JAV nacionaliniams subjektams arba ir JAV, ir nacionaliniams subjektams; jai yra išduota JAV oro vežėjo licencija bei jos pagrindinė verslo vieta yra JAV teritorijoje;
  - b) Bendrijos oro susisiekimo bendrovės atveju – tos oro susisiekimo bendrovės didelė dalis nuosavybės teise ir veiksminga kontrolė priklauso valstybei narei arba valstybėms narėms, valstybių narių nacionaliniams subjektams arba ir valstybėms narėms, ir nacionaliniams subjektams; jai yra išduota Bendrijos oro vežėjo licencija bei jos pagrindinė verslo vieta yra Europos bendrijos teritorijoje;
  - c) oro susisiekimo bendrovė atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias prašymą ar prašymus svarstanti Šalis paprastai taiko vykdant tarptautinio oro susisiekimą;
- ir
- d) galioja ir taikomos 8 straipsnyje (Sauga) ir 9 straipsnyje (Saugumas) išdėstytos nuostatos.



## 5 straipsnis

**Leidimų atšaukimas**

1. Viena Šalis gali atšaukti, sustabdyti ar apriboti kitos Šalies oro susisiekimo bendrovei suteiktus veiklos ar techninius leidimus, jei:

a) JAV oro susisiekimo bendrovės atveju – tos oro susisiekimo bendrovės didelė dalis nuosavybės teise ir veiksminga kontrolė nepriklauso Jungtinėms Valstijoms, JAV nacionaliniams subjektams arba ir JAV, ir nacionaliniams subjektams; jai neišduota JAV oro vežėjo licencija bei jos pagrindinė verslo vieta yra ne JAV teritorijoje;

b) Bendrijos oro susisiekimo bendrovės atveju – tos oro susisiekimo bendrovės didelė dalis nuosavybės teise ir veiksminga kontrolė nepriklauso valstybei narei arba valstybės narėms, valstybių narių nacionaliniams subjektams arba ir valstybės narėms, ir nacionaliniams subjektams; jai neišduota Bendrijos oro vežėjo bendrovės licencija bei jos pagrindinė verslo vieta yra ne Europos bendrijos teritorijoje;

arba

c) ta oro susisiekimo bendrovė nesilaiko šio Susitarimo 7 straipsnyje (Įstatymų taikymas) nurodytų įstatymų ir kitų teisės aktų.

2. Jeigu nėra būtina imtis neatidėliotinų veiksmų siekiant sustabdyti tolesnį šio straipsnio 1 dalies c punkto nesilaikymą, šiuo straipsniu nustatytais teisėmis naudojamosi tik pasikonsultavus su kita Šalimi.

3. Šiuo straipsniu neribojamos nė vienos Šalies teisės sustabdyti, atšaukti, apriboti kitos Šalies oro susisiekimo bendrovei ar bendrovėms suteiktus veiklos ar techninius leidimus ar taikyti jiems sąlygas pagal 8 straipsnio (Sauga) arba 9 straipsnio (Saugumas) nuostatas.

## 6 straipsnis

**Papildomi klausimai, susiję su priklausymu nuosavybės teise, investicijomis ir kontrole**

Nepaisant kitų šio Susitarimo nuostatų, Šalys priimdamos sprendimus įgyvendina 4 priedo nuostatas pagal savo atitinkamus įstatymus ir kitus teisės aktus dėl priklausymo nuosavybės teise, investicijų ir kontrolės.

## 7 straipsnis

**Įstatymų taikymas**

1. Šalies įstatymai ir kiti teisės aktai dėl tarptautinėje oro navigacijoje dalyvaujančio orlaivio atvykimo į jos teritoriją ir išvykimo iš jos arba dėl tokio orlaivio eksploatavimo ir navigacijos

jam būnant Šalies teritorijoje, yra taikomi kitos Šalies oro susisiekimo bendrovės naudojamam orlaiviui; tokiam orlaiviui atvykstant į pirmosios Šalies teritoriją, ir jos išvykstant arba esant joje, laikomasi šių įstatymų ir teisės aktų.

2. Įskrendant į vienos Šalies teritoriją, joje būnant ir išskrendant iš jos, kitos Šalies oro susisiekimo bendrovių keleiviams, įgulai ar jų vardu veikiančiams asmenims arba kroviniams taikomi jos įstatymai ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys keleivių, įgulos atvykimą ar krovinių gabenimą orlaiviais į jos teritoriją ar išvykimą iš jos (įskaitant teisės aktus, susijusius su įvažiavimu, patikrinimu, imigracija, pasais, muitine ir karantinu, o pašto siuntų atveju – pašto teisės aktus).

## 8 straipsnis

**Sauga**

1. Kad būtų vykdomas šiame Susitarime nustatytas oro susisiekimas, Šalių atsakingos institucijos pripažįsta galiojančiais kitos Šalies atsakingos institucijos išduotus ar pripažintus ir dar galiojančius orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kvalifikacijos pažymėjimus ir licencijas, jeigu tokiems pažymėjimams ar licencijoms keliami reikalavimai bent prilygsta minimaliems standartams, kurie gali būti nustatyti pagal Konvenciją. Tačiau skrydžiams per savo teritoriją atsakingos institucijos gali atsisakyti pripažinti galiojančiais kvalifikacijos pažymėjimus ir licencijas, kuriuos savo pačios nacionaliniams subjektams išdavė ar pripažino galiojančiais kitos atsakingos institucijos.

2. Šalies atsakingos institucijos gali prašyti konsultacijų su kitomis atsakingomis institucijomis dėl tų institucijų taikomų saugos standartų aviacijos įrenginiams, orlaivių įguloms, orlaiviams ir tokių institucijų priežiūroje veikiančių oro susisiekimo bendrovių veiklos. Jei nesutariama kitaip, konsultacijos surengiamos per 45 dienas nuo prašymo pateikimo dienos. Jei po tokių konsultacijų prašančiosios atsakingos institucijos nustato, kad tos institucijos šiose srityse faktiškai nesilaiko ir netaiko saugos standartų ir reikalavimų šiose srityse, bent prilygstančių minimaliems standartams, kurie gali būti nustatyti pagal Konvenciją, prašančiosios atsakingos institucijos praneša toms institucijoms apie tokias išvadas ir tai, kokių priemonių yra būtina imtis, kad tokių būtiniausių standartų būtų laikomasi, o pastarosios imasi reikiamų priemonių trūkumams ištaisyti. Prašančiosios atsakingos institucijos pasilieka teisę sustabdyti, atšaukti arba apriboti vienos ar kelių oro susisiekimo bendrovių, kurių saugos priežiūrą vykdo tos institucijos, veiklos arba techninį leidimą, jei tos institucijos per priimtina laikotarpį nesiima reikiamų priemonių trūkumams ištaisyti, ir jei būtina skubiai imtis veiksmų vienos ar kelių tokių oro susisiekimo bendrovių atžvilgiu, kad būtų sustabdytas tolesnis prievolės laikytis pirmiau minėtų standartų ir reikalavimų bei jos taikyti, nevykdydamas, dėl kurio gali iškilti grėsmė skrydžio saugai.

3. Visi prašymai ir pranešimai pagal šį straipsnį kartu yra siunčiami Europos Komisijai.

4. Nė viena šio straipsnio nuostata nedraudžia Šalių atsakingosioms institucijoms vesti diskusijas saugos klausimais, tarp jų – susijusias su nusistovėjusiu saugos standartų ir reikalavimų taikymu arba su avarinėmis situacijomis, kurios gali retkarčiais susidaryti.

#### 9 straipsnis

#### Saugumas

1. Vadovaudamasi savo teisėmis ir įsipareigojimais pagal tarptautinę teisę, Šalys dar kartą patvirtina, kad jų įsipareigojimas viena kitai užtikrinti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėto kišimosi yra sudedamoji šio Susitarimo dalis. Neribodamos savo teisių ir įsipareigojimų pagal tarptautinę teisę visuotinumą, Šalys visų pirma veikia laikydamasi šių sutartų dokumentų: 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje priimtos Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje priimtos Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje priimtos Konvencijos dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, ir 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje priimto Protokolo dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose.

2. Šalys, gavusios prašymą, suteikia viena kitai visą reikiamą pagalbą siekiant reaguoti į bet kokią civilinės aviacijos saugumui kylančią grėsmę, įskaitant neteisėto civilinių orlaivių užgrobimo ir kitų neteisėtų veiksmų, keliančių grėsmę tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ir oro navigacijos įrenginių saugai, prevencijai.

3. Bendradarbiaudamos, Šalys veikia laikydamasi aviacijos saugumo standartų ir atitinkamos rekomenduojamos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytos praktikos tiek, kiek tai yra nurodyta Konvencijos prieduose; Susitariančios šalys reikalauja, kad jų registruose esančių orlaivių naudotojai, orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė veiklos vieta ar nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje ir jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi tokių aviacijos saugumo nuostatų.

4. Kiekviena Šalis užtikrina, kad jos teritorijoje būtų imamas veiksmingų priemonių orlaiviui apsaugoti bei keleiviams, keleiviams, įgulai, jų bagažui ir įsinešamiems daiktams, taip pat kroviniams ir orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinant keleivius ar pakraunant krovinius ir jų įlaipinimo ar pakrovimo metu; ir tai, kad tokios priemonės būtų tikslinamos siekiant kovoti su

padidėjusiomis grėsmėmis civilinės aviacijos saugumui. Kiekviena Šalis sutinka, kad turi būti laikomasi kitos Šalies reikalaujamų saugumo nuostatų, reglamentuojančių išskridimą iš tos kitos Šalies teritorijos ir buvimą joje. Kiekviena Šalis privalo atsizvelgti į kitos Šalies prašymą, kilus konkrečiai grėsmei, imtis specialių saugumo priemonių.

5. Visapusiškai atsizvelgdama ir gerbdama kitos Šalies suverenumą, Šalis gali patvirtinti saugumo priemones, taikomas atvykimui į jos teritoriją. Jei įmanoma, ta Šalis atsizvelgia į kitos Šalies jau taikomas saugumo priemones ir į nuomonę, kurią gali pareikšti kita Šalis. Tačiau kiekviena Šalis pripažįsta, kad jokia šio straipsnio nuostata neapriboja Šalies teisės uždrausti vykdyti bet kurį skrydį ar skrydžius į jos teritoriją, kurie, jos manymu, kelia grėsmę jos saugumui.

6. Šalis gali imtis neatidėliotinių priemonių, įskaitant pakeitimus, siekdama kovoti su konkrečia saugumui kylančia grėsme. Apie tokias priemones nedelsiant pranešama kitos Šalies atsakingoms institucijoms.

7. Šalys pabrėžia, kad svarbu siekti suderinamų praktikų ir standartų, kadangi tai yra priemonės, skirtos sustiprinti oro susisiekimo saugumą ir sumažinti reglamentavimo skirtumus. Todėl Šalys dabartinės ir siūlomas saugumo priemones aptaria visapusiškai pasinaudodamos esamais diskusijų kanalais. Šalys tikisi, kad diskusijų metu kartu su kitais klausimais bus aptarta: kitos Šalies siūlomos arba svarstomos naujos saugumo priemonės, įskaitant saugumo priemonių patikslinimą pasikeitus aplinkybėms; vienos Šalies siūlomos priemonės siekiant patenkinti kitos Šalies saugumo reikalavimus; galimybės greičiau patikslinti aviacijos saugumo priemonėms taikomus standartus; ir vienos Šalies reikalavimų suderinamumas su kitos Šalies teisiniais įsipareigojimais. Tokios diskusijos turėtų skatinti iš anksto pranešti apie naujas saugumo iniciatyvas ir reikalavimus bei iš anksto juos aptarti.

8. Nepažeisdamos būtinybės imtis neatidėliotinių veiksmų susisiekimo saugumui užtikrinti, Šalys patvirtina, kad prieš svarstydamos saugumo priemones, jos įvertins galimą neigiamą jų poveikį tarptautiniam oro susisiekimui ir, nebent tai ribotų įstatymai, atsizvelgs į tokius veiksnius nustatydamas, kokios priemonės yra būtinos ir tinkamos siekiant spręsti tas saugumo problemas.

9. Įvykus incidentui ar kilus grėsmei, kad įvyks incidentas, susijęs su neteisėtu orlaivio užgrobimu ar kitokiais neteisėtais veiksmais, keliančiais grėsmę keleivių, įgulos, orlaivio, oro uostų ar oro navigacijos įrenginių saugai, Šalys padeda viena kitai, palengvindamos informacijos perdavimą ir imdamosi kitų reikiamų priemonių greitai ir saugiai nutraukti tokį incidentą arba pašalinti grėsmę.

10. Jei viena Šalis pagrįstai mano, kad kita Šalis nesilaiko šiame straipsnyje numatytų aviacijos saugumo nuostatų, tos Šalies atsakingos institucijos gali pareikalauti neatidėliotinių konsultacijų su kitos Šalies atsakingomis aviacijos institucijomis. Jei per 15 dienų nuo tokio pareikalavimo dienos nepavyksta tinkamai susitarti, atsiranda pagrindas panaikinti, atšaukti, apriboti tos Šalies oro susisiekimo bendrovės ar bendrovių veiklos ir techninius leidimus ar nustatyti veiklos sąlygas. Ypatingu atveju Šalis gali imtis laikinų priemonių nepasibaigus 15 dienų laikotarpiui.

11. Be oro uostų įvertinimų, kurie yra atliekami siekiant nustatyti atitiktą aviacijos saugumo standartams ir praktikai, nurodytiems šio straipsnio 3 dalyje, Šalis gali paprašyti bendradarbiauti su kita Šalimi, siekdama įvertinti, ar tos kitos Šalies konkrečios saugumo priemonės atitinka prašančiosios Šalies reikalavimus. Šalių atsakingos institucijos iš anksto suderina, kurie oro uostai bus vertinami bei įvertinimo atlikimo datas bei nustato tokių vertinimų rezultatų aptarimo tvarką. Atsižvelgdama į vertinimų rezultatus, prašančioji Šalis gali nuspręsti, kad lygiavertinio standarto saugumo priemonės būtų taikomos kitos Šalies teritorijoje tam, kad tranzitu vežami keleiviai, tranzitu gabenamas bagažas ir (arba) kroviniai nebūtų iš naujo tikrinami prašančiosios Šalies teritorijoje. Apie tokį sprendimą pranešama kitai Šaliai.

#### 10 straipsnis

### Komercinės galimybės

1. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės turi teisę steigti kitos Šalies teritorijoje biurus oro susisiekimo ir susijusios veiklos reklamai ir pardavimui.
  2. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės turi teisę pagal kitos Šalies įstatymus ir kitus teisės aktus, reglamentuojančius atvykimą, apsigyvenimą ir įsidarbinimą, atsiųsti ir turėti kitos Šalies teritorijoje vadybos, pardavimo, techninį, skraidymo ir kitų specialistų personalą, reikalingą oro susisiekimo vykdymo užtikrinimui.
  3. a) Nepažeidžiant toliau išdėstyto b punkto, kiekviena oro susisiekimo bendrovė antžeminio aptarnavimo atžvilgiu kitos Šalies teritorijoje turi:
    - i) teisę pati atlikti antžeminį aptarnavimą („saviteiką“) arba savo nuožiūra;
    - ii) turi teisę pasirinkti vieną iš konkuruojančių visas arba dalį antžeminių paslaugų teikiančių teikėjų, jei jie gali dalyvauti rinkoje pagal abiejų Šalių įstatymus ir kitus teisės aktus, ir jei tokių teikėjų yra rinkoje.
  - b) Teisės pagal pirmiau nurodyto a punkto i ir ii papunkčius yra ribojamos tik dėl specifinių turimos vietos arba talpos reikalavimų, kylančių dėl poreikio užtikrinti saugų oro uosto darbą. Jei tokie apribojimai užkerta kelią saviteikai ir jei tarp antžeminio aptarnavimo paslaugas teikiančių tiekėjų nėra veiksmingos konkurencijos, visos tokio aptarnavimo paslaugos turi būti teikiamos vienodai ir adekvačiai visoms oro susisiekimo bendrovėms; tokių paslaugų kaina neturi viršyti oro susisiekimo bendrovių visų išlaidų, įskaitant pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo.
4. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovė gali parduoti oro susisiekimo paslaugas kitos Šalies teritorijoje tiesiogiai ir (arba) savo nuožiūra per savo pardavimo agentus ar kitus oro susisiekimo bendrovės paskirtus tarpininkus. Kiekviena oro susisiekimo bendrovė turi teisę parduoti tokias oro susisiekimo paslaugas, o kiekvienas asmuo gali tokias paslaugas laisvai pirkti tos valstybės valiuta arba laisvai konvertuojama valiuta.
  5. Kiekviena oro susisiekimo bendrovė pateikusi prašymą turi teisę vietoje gautas pajamas, viršijančias vietoje išmokėtas sumas, konvertuoti ir iš kitos Šalies teritorijos pervesti į savo šalies teritoriją ir, jei tai neprieštarauja paprastai taikomiems įstatymams ar kitiems teisės aktams, į kitą pasirinktą šalį ar šalis. Konvertuoti pajamas ir pervesti jas į užsienį leidžiama nedelsiant be apribojimų ir neimant mokesčių tokiu keitimo kursu, kuris taikomas tos dienos piniginių operacijoms, ir tokia siuntimo kaina, kuri taikoma tą dieną, kai vežėjas pateikia pirminę pinigines perlaidos paraišką.
  6. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovėms leidžiama kitos Šalies teritorijoje vietos išlaidas, įskaitant degalų pirkimą, apmokėti vietos valiuta. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės kitos Šalies teritorijoje savo nuožiūra gali tokias išlaidas apmokėti konvertuojama valiuta pagal joje galiojančią valiutos keitimo tvarką.
  7. Teikdama ar siūlydama paslaugas pagal Susitarimą bet kuri vienos Šalies oro susisiekimo bendrovė gali sudaryti bendros rinkodaros susitarimus, pavyzdžiui, vietų bloko ar bendro kodo naudojimo susitarimus su:
    - a) Šalių oro susisiekimo bendrove ar bendrovėmis;
    - b) trečiosios šalies oro susisiekimo bendrove ar bendrovėmis;ir
    - c) bet kurios šalies antžeminio (sausumos arba jūrų) susisiekimo paslaugų tiekėju;

su sąlyga, kad i) visi tokių susitarimų dalyviai turi atitinkamus įgaliojimus ir ii) šie susitarimai atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias paprastai Šalys taiko vykdydamos tarptautinį oro susisiekimą ar teikdamos paslaugas.

8. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės turi teisę sudaryti frančizės ar prekinio pavadinimo naudojimo susitarimus su kitos Šalies arba trečiųjų šalių bendrovėmis, įskaitant oro susisiekimo bendroves, su sąlyga, kad oro susisiekimo bendrovės turi atitinkamus įgaliojimus ir atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias paprastai Šalys taiko tokiems susitarimams. Tokiems susitarimams taikomas 5 priedas.

9. Kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės gali sudaryti kitus susitarimus dėl orlaivio su įgula suteikimo tarptautinio oro susisiekimo paslaugoms teikti su:

a) Šalių oro susisiekimo bet kuria bendrove ar bendrovėmis;

ir

b) trečiosios šalies oro susisiekimo bet kuria bendrove ar bendrovėmis;

su sąlyga, kad visi tokių susitarimų dalyviai turi atitinkamus įgaliojimus ir šie susitarimai atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias paprastai Šalys taiko tokiems susitarimams. Nė viena Šalis nereikalauja kitos Šalies orlaivį suteikusios oro susisiekimo bendrovės laikytis šiame Susitarime numatytos skrydžių teisės maršrutams, kuriais bus naudojamas orlaivis.

10. Nepaisant kitų šio Susitarimo nuostatų, Šalių oro susisiekimo bendrovėms ir netiesioginiams krovinių gabenimo paslaugų teikėjams ryšium su tarptautiniu oro susisiekimu leidžiama naudoti antžeminiu transportu kroviniams gabenti į punktus Šalių teritorijose arba trečiojoje šalyje ar iš jų, įskaitant gabenimą į visus oro uostus, kuriuose yra muitinė, ir iš jų, ir įskaitant, jei taikytina, teisę gabenti krovinius, už kuriuos nesumokėtas maito mokestis, pagal taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus. Tokius krovinius gabenant antžeminiu ar oro transportu, turi būti sudarytos sąlygos tikrinti juos oro uosto muitinėje ir pasinaudoti muitinės įrenginiais. Oro susisiekimo bendrovės gali pasirinkti pačios gabenti krovinius antžeminiu transportu arba gabenti juos antžeminiu transportu pagal susitarimus su kitais antžeminiiais vežėjais, įskaitant kitas antžeminį gabenimą vykdančias oro susisiekimo bendroves ir netiesioginius krovinių gabenimo oro transportu paslaugų teikėjus. Tokios intermodalinio krovinių gabenimo paslaugos vieną tarifą taikant gali būti siūlomos vežimui oro ir antžeminiu transportu kartu su sąlyga, kad krovinių siuntėjams bus suteikta teisinga informacija apie tokio vežimo pobūdį.

## 11 straipsnis

### Muitai ir kiti privalomi mokėjimai

1. Vienos Šalies oro susisiekimo bendrovių tarptautinio oro susisiekimo orlaiviai, jų nuolatinė įranga, antžeminė įranga, degalai, tepalai, suvartojamos techninės atsargos, atsarginės dalys (įskaitant variklius), orlaivių atsargos (įskaitant maistą, nealkoholinius ir alkoholinius gėrimus, rūkalus ir kitus gaminius, skirtus keleiviams parduoti ar vartoti ribotais kiekiais skrydžio metu, ir ne tik juos) ir kiti daiktai, skirti ar naudojami tik tarptautinį oro susisiekimą vykdančių orlaivių eksploatavimui ir aptarnavimui, atvykstant į kitos Šalies teritoriją, abipusiškai atleidžiami nuo visų importo apribojimų, turto ir kapitalo mokesčių, maito, akcizo ir panašių rinkliavų ir privalomų mokėjimų, kurie yra a) nustatomi nacionalinės valdžios institucijų ir b) negrindžiami suteiktų paslaugų kaštais, jeigu tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyti mokesčiai, rinkliavos, maitai ir kiti privalomi mokėjimai, išskyrus suteiktų paslaugų kaštais grindžiamus privalomus mokėjimus, taip pat abipusiškai netaikomi:

a) orlaivių atsargoms, paimtoms arba pateiktoms į orlaivius priimtinais kiekiais vienos Šalies teritorijoje ir skirtoms naudoti kitos Šalies tarptautinį oro susisiekimą vykdančios oro susisiekimo bendrovės išvykstančiuose orlaiviuose, net jei šios atsargos turi būti naudojamos daliai kelionės virš Šalies, kurioje jos paimtos į orlaivius, teritorijos;

b) antžeminei įrangai ir atsarginėms dalims (įskaitant variklius), įvežtoms į vienos Šalies teritoriją, skirtoms kitos Šalies oro susisiekimo bendrovės tarptautiniam oro susisiekimui naudojamų orlaivių techniniam aptarnavimui, priežiūrai ar remontui;

c) degalams, tepalams ir suvartojamos techninėms atsargoms, įvežtoms į vienos Šalies teritoriją ar joje parūpintoms ir skirtoms kitos Šalies oro susisiekimo bendrovės tarptautiniam oro susisiekimui naudojamiems orlaiviams, net jei šios atsargos naudojamos daliai kelionės virš Šalies, kurioje jos paimtos į orlaivius, teritorijos;

ir

d) vienos Šalies teritorijoje į kitos Šalies oro vežėjo tarptautinio oro susisiekimo maršrutu skrendantį orlaivį atgabenti ar tiekėjų atvežti spaudiniai, kaip nurodyta Šalių muitų teisės aktuose, net tada, kai šios atsargos skirtos naudoti tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš Šalies, kurioje jie buvo pakrauti į orlaivį, teritorijos.



3. Gali būti pareikalauta šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytą įrangą ir atsargas pateikti atitinkamų institucijų priežiūrai ar kontrolei.

4. Šiame straipsnyje nurodytas atleidimas nuo privalomų mokėjimų taip pat taikomas tais atvejais, kai vienos Šalies oro susisiekimo bendrovės yra sudariusios sutartį su kita oro susisiekimo bendrove, kuri panašiai atleidžiama nuo privalomų mokėjimų kitoje Šalyje dėl šio straipsnio 1 ir 2 dalyse minėtų daiktų skolinimo ar perdavimo kitos Šalies teritorijoje.

5. Šiuo Susitarimu Šalims nekludoma nustatyti mokesčius, rinkliavas, muitus ar kitus privalomus mokėjimus kitoms, ne orlaivyje keleiviams vartoti skirtoms parduodamoms prekėms skrendant atkarpa tarp dviejų jos teritorijos punktų, kuriuose leidžiama įlaipinti ir išlaipinti keleivius.

6. Tuo atveju, jei dvi ar daugiau valstybių narių numato JAV oro susisiekimo bendrovės orlaiviumi, vykdančiam reisus tarp tokių valstybių narių, jų teritorijose teikiamiems degalams netaikyti 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 14 straipsnio b dalyje numatytos išimties, Jungtinis komitetas svarsto šį klausimą remdamasis 18 straipsnio 4 dalies e punktu.

7. Šalis gali prašyti kitos Šalies pagalbos vienos ar kelių savo oro susisiekimo bendrovių vardu siekdama gauti atleidimą nuo valstybės ir vietos vyriausybių ar institucijų taikomų mokesčių, muitų, rinkliavų ir kitų privalomų mokėjimų šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytoms prekėms, taip pat nuo degalams taikomų privalomų mokėjimų esant šiame straipsnyje aprašytoms sąlygoms, išskyrus suteiktų paslaugų kaštais grindžiamus privalomų mokėjimų. Šalis, siekdama patenkinti tokį prašymą, supažindina atitinkamą vyriausybės padalinį arba instituciją su prašančiosios Šalies pozicijomis ir paskatina jas tinkamai į tai atsivelti.

#### 12 straipsnis

##### Naudotojo rinkliavos

1. Naudotojo rinkliavos, kurias vienos Šalies kompetentingos rinkliavas nustatančios institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro susisiekimo bendrovėms, turi būti teisingos, pagrįstos, nediskriminacinio pobūdžio ir proporcingai paskirstytos pagal naudotojų kategorijas. Bet kuriuo atveju tokios naudotojo rinkliavos kitos Šalies oro susisiekimo bendrovėms yra nustatomos ne mažiau palankiomis sąlygomis negu kuriai nors kitai oro susisiekimo bendrovei taikomos palankiausios sąlygos tuo metu, kai tos rinkliavos nustatomos.

2. Naudotojo rinkliavos, taikomos kitos Šalies oro susisiekimo bendrovėms gali atspindėti, bet neturi būti didesnės už kompetentingų rinkliavų nustatančių institucijų ar įstaigų visas išlaidas, susijusias su atitinkamų oro uosto, oro uosto aplinkos, oro navigacijos ir aviacijos saugumo įrenginių ir paslaugų teikimu oro uoste arba oro uosto sistemoje. Tokios rinkliavos gali apimti

pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo. Įrenginiai ir paslaugos, už kuriuos imamos rinkliavos, turi būti teikiami veiksmingai ir ekonomiškai.

3. Kiekviena Šalis skatina kompetentingų rinkliavų nustatančių institucijų ar įstaigų savo teritorijoje ir oro susisiekimo bendrovių, kurios naudoja paslaugomis ir įrenginiais, konsultacijas bei skatina kompetentingas rinkliavų nustatančias institucijas ar įstaigas ir oro susisiekimo bendroves keisti tokia informacija, kuri yra reikalinga, kad būtų galima tiksliai peržiūrėti rinkliavų pagrįstumą pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalyje išdėstytus principus. Kiekviena Šalis skatina kompetentingas rinkliavų nustatančias institucijas iš anksto pranešti apie siūlymą keisti naudotojo rinkliavas, kad naudotojai galėtų pareikšti savo nuomonę prieš darant pakeitimus.

4. Sprendžiant ginčus 19 straipsnyje nustatyta tvarka, nė viena Šalis nėra laikoma pažeidusia kurią nors šio straipsnio nuostatą, nebent a) ji neįsipareigoja per priimtą laiką peržiūrėti rinkliavą ar nustatytą tvarką, dėl kurios skundžiasi kita Šalis, arba b) po tokios peržiūros ji nesiima visų priemonių pagal savo kompetenciją ištaisyti kurią nors šiam straipsniui prieštaraujančią rinkliavą ar nustatytą tvarką.

#### 13 straipsnis

##### Kainodara

1. Pagal šį Susitarimą teikiamų oro susisiekimo paslaugų kainos yra nustatomos laisvai, jos netvirtinamos ir nėra reikalaujama jas nurodyti dokumentuose.

2. Nepaisant 1 dalies nuostatų:

a) Kainos, kurią, kaip siūloma, turi imti arba kurią ima JAV oro susisiekimo bendrovė už tarptautinio oro susisiekimo paslaugas tarp punkto vienoje valstybėje narėje ir punkto kitoje valstybėje narėje, nustatymas arba tolesnis taikymas turi atitikti 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) 2409/92 1 straipsnio 3 dalies nuostatą arba vėlesnį, ne daugiau ribojantį reglamentą.

b) Pagal šią dalį Šalių oro susisiekimo bendrovės Šalių atsakingoms institucijoms nedelsiant suteikia galimybę paprašius susipažinti su informacija apie buvusias, galiojančias ir siūlomas kainas; tokia informacija pateikiama toms institucijoms priimtinu būdu bei forma.

#### 14 straipsnis

##### Vyriausybės subsidijos ir parama

1. Šalys pripažįsta, kad vyriausybės subsidijos ir parama gali turėti neigiamą poveikio teisingoms ir lygioms galimybėms oro susisiekimo bendrovėms konkuruoti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas, reglamentuojamas šio Susitarimo.

2. Jei viena Šalis mano, kad vyriausybės subsidija arba parama, kurią ketina teikti arba teikia kita Šalis savo oro susisiekimo bendrovėms, gali neigiamai paveikti arba neigiamai veikia teisingas ir lygias galimybes pirmosios Šalies oro susisiekimo bendrovėms konkuruoti, ji gali pateikti savo pastabas tai Šaliai. Be to, ji gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį, kaip numatyta 18 straipsnyje, kad toks klausimas būtų apsvarstytas ir surastas tinkamas atsakymas į pagrįstus susirūpinimus keliančius klausimus.

3. Kiekviena Šalis gali kreiptis į kitos Šalies teritorijoje esančias atsakingas vyriausybines įstaigas, taip pat į valstybės, provincijos arba vietos įstaigas, jei ji mano, kad tokių įstaigų ketinamos teikti arba teikiamos subsidijos ar parama turės 2 dalyje nurodytą neigiamą poveikį konkurencijai. Jei viena Šalis nusprendžia tiesiogiai bendrauti su tokiomis įstaigomis, apie tai ji nedelsdama diplomatiniais kanalais informuoja kitą Šalį. Ji taip pat gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį.

4. Klausimai, svarstomi remiantis šiuo straipsniu, gali apimti, pavyzdžiui, bet kurios vyriausybės įstaigos suteikiamas kapitalo injekcijas, kryžminį subsidijavimą, dotacijas, garantijas, teisę į priklausymą nuosavybės teise, mokesčių sumažinimą arba atleidimą nuo jų.

#### 15 straipsnis

##### **Aplinka**

1. Šalys pripažįsta aplinkos apsaugos svarbą kuriant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką. Šalys pripažįsta, kad formuojant tarptautinės aviacijos politiką, yra svarbu kruopščiai apsvarstyti aplinkos apsaugos priemonių išlaidas ir naudą.

2. Šalis, svarstydamą siūlomas aplinkos apsaugos priemones, turėtų įvertinti galimą neigiamą jų poveikį naudojimuisi šiame Susitarime numatytomis teisėmis ir, jei tokios priemonės yra patvirtinamos, turėtų imtis atitinkamų veiksmų tokiam neigiamam poveikiui sumažinti.

3. Nustačius aplinkos apsaugos priemones, laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtų su aviacija susijusių aplinkos apsaugos standartų, pateiktų Konvencijos prieduose, išskyrus atvejus, kai yra susitariama kitaip. Aplinkos apsaugos priemonės, kurios daro įtaką šiame Susitarime numatytam oro susisiekimui, Šalys taiko remdamosi šio Susitarimo 2 straipsniu ir 3 straipsnio 4 dalimi.

4. Jei viena Šalis mano, kad dėl su aviacija susijusio aplinkos apsaugos klausimo kyla sunkumų taikyti arba įgyvendinti šį Susitarimą, ji gali paprašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį, kaip numatyta 18 straipsnyje, kad būtų galima apsvarstyti tą klausimą ir rasti atitinkamus būdus pagrįstiems susirūpinimą keliantiems klausimams spręsti.

#### 16 straipsnis

##### **Vartotojų apsauga**

Šalys patvirtina vartotojų apsaugos svarbą ir bet kuri Šalis gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį siekiant aptarti prašančiosios Šalies nurodytus svarbius vartotojų apsaugos klausimus.

#### 17 straipsnis

##### **Kompiuterinės rezervavimo sistemos**

1. Pardavėjai, naudojantys kompiuterines rezervavimo sistemas (KRS) ir vykdančios veiklą vienos Šalies teritorijoje, turi teisę įvežti į kitos Šalies teritoriją KRS, laikyti jas ten ir leisti jomis laisvai naudotis toms kelionių agentūroms arba kelionių bendrovėms, kurių pagrindinė veikla yra su kelionėmis susijusių produktų platinimas kitos Šalies teritorijoje, su sąlyga, kad KRS atitinka kitos Šalies atitinkamus norminius reikalavimus.

2. Nė viena Šalis savo teritorijoje nenustato ir neleidžia nustatyti kitos Šalies su KRS dirbantiems pardavėjams griežtesnių reikalavimų dėl KRS pateikties (įskaitant redagavimo ir pateikimo parametrus), operacijų, praktikos, pardavimų arba priklausymo nuosavybės teise, nei savo KRS pardavėjams taikomi reikalavimai.

3. Vienos Šalies KRS savininkai ir (arba) operatoriai, atitinkantys kitos Šalies atitinkamus norminius reikalavimus, jei tokių yra, turi tokias pat galimybes būti KRS savininkais kitos Šalies teritorijoje, kaip ir tos Šalies KRS savininkai ir (arba) operatoriai.

#### 18 straipsnis

##### **Jungtinis komitetas**

1. Jungtinis komitetas, susidedantis iš Šalių atstovų, renkasi bent kartą per metus tam, kad surengtų konsultacijas dėl šio Susitarimo ir peržiūrėtų jo įgyvendinimą.

2. Šalis taip pat gali paprašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį siekdama išspręsti su šio Susitarimo aiškinimu arba taikymu susijusius klausimus. Tačiau, atsižvelgiant į 20 straipsnį arba 2 priedą, Jungtinis komitetas gali svarstyti tik klausimus, susijusius su bet kurio dalyvio atsisakymu vykdyti prisiimtus įsipareigojimus, ir su sprendimų dėl konkurencijos įtaka šio Susitarimo taikymui. Toks posėdis prasideda kuo anksčiau, bet ne vėliau kaip per 60 dienų nuo prašymo gavimo, nebent susitariama kitaip.

3. Jungtinis komitetas ne vėliau kaip pirmo metinio posėdžio metu, o po to – atsižvelgiant į poreikį, peržiūri bendrą Susitarimo įgyvendinimą, įskaitant aviacijos infrastruktūros suvaržymų poveikį naudojimuisi 3 straipsnyje numatytomis teisėmis, pagal 9 straipsnį taikomų saugumo priemonių poveikį, konkurencijos sąlygų poveikį, be kita ko – kompiuterinių rezervavimo sistemų srityje, ir Susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį.

4. Jungtinis komitetas taip pat plėtoja bendradarbiavimą šiais būdais:

- a) skatindamas keitimąsi informacija ekspertų lygiu apie naujas teisėkūros arba normines iniciatyvas ir pokyčius, įskaitant saugumo, saugos, aplinkos, aviacijos infrastruktūros (t.p. laiko tarpusnių) ir vartotojų apsaugos srityse;
- b) svarstydamas Susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį ir ieškodamas atitinkamų būdų pagrįstiems susirūpinimą keliantiems klausimams spręsti;
- c) svarstydamas, kokiose srityse būtų galima toliau plėtoti Susitarimą, įskaitant rekomendacijų dėl Susitarimo pakeitimų rengimą;
- d) peržiūrėdamas Jungtiniame komitete Šalių jam pateiktus klausimus dėl vyriausybių subsidijų arba paramos;
- e) bendru sutarimu priimdamas sprendimus dėl klausimų susijusių su 11 straipsnio 6 dalies taikymu;
- f) per metus nuo laikino taikymo pradžios parengdamas požiūrį į normines nuostatas dėl oro susisiekimo bendrovės atitikties reikalavimams ir pilietybės, siekiant abipusio tokių nuostatų pripažinimo;
- g) parengdamas kriterijų, kuriuos Šalys taiko priimdamos atitinkamus sprendimus dėl oro susisiekimo bendrovės kontrolės, bendrą supratimą, laikantis konfidencialumo reikalavimų;
- h) skatindamas konsultacijas tam tikrais atvejais oro susisiekimo klausimais, kurie yra sprendžiami tarptautinėse organizacijose ir santykiuose su trečiosiomis šalimis, įskaitant svarstymus, ar patvirtinti bendrą požiūrį;
- i) bendru sutarimu priimdamas sprendimus, nurodytus 4 priedo 1 straipsnio 3 dalyje ir 4 priedo 2 straipsnio 3 dalyje.

5. Šalių bendras tikslas – padidinti vartotojams, oro susisiekimo bendrovėms, darbuotojams ir bendruomenėms abejose Atlanto pusėse teikiamą naudą šį Susitarimą taikant ir trečiosioms šalims. Todėl Jungtinis komitetas sieks parengti pasiūlymą dėl sąlygų ir tvarkos, įskaitant būtinus šio Susitarimo pakeitimus, kurių būtų reikalaujama laikytis trečiosioms šalims siekiant prisijungti prie šio Susitarimo.

6. Jungtinio komiteto sprendimai yra pagrįsti bendru sutarimu.

19 straipsnis

### Arbitražas

1. Bet kurie dėl šio Susitarimo taikymo arba aiškinimo kylančys ginčai, išskyrus tuos, kurie gali kilti pagal 20 straipsnį arba 2 priedą, kurie neišsprendžiami Jungtinio komiteto posėdyje, gali būti perduoti spręsti asmeniui arba organui Šalių susitarimu. Jei Šalys dėl to nesusitaria, bet kuriai iš Šalių paprašius, ginčas yra perduodamas arbitražui laikantis toliau nurodytos tvarkos.

2. Jei Šalys nenusprendžia kitaip, arbitražą vykdo trijų arbitrų arbitražo teismas, sudaromas taip:

a) Per 20 dienų po prašymo dėl arbitražo gavimo kiekviena Šalis paskiria po vieną arbitrą. Per 45 dienas po šių dviejų arbitrų paskyrimo, susitarę jie skiria trečiąjį arbitrą, kuris atlieka arbitražo teismo pirmininko pareigas.

b) Jei kuri nors Šalis nepaskiria arbitro arba jei nepaskiriamas trečiasis arbitras pagal šios dalies a punktą, bet kuri Šalis gali paprašyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos pirmininką per 30 dienų nuo tokio prašymo gavimo paskirti reikiamą arbitrą arba arbitrus. Jei Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos pirmininkas yra Jungtinių Valstijų arba valstybės narės pilietis, arbitrą (arbitrus) skiria tos Tarybos pirmasis pagal rangą reikalaujamas kriterijus atitinkantis pirmininko pavaduotojas.

3. Išskyrus atvejus, kai susitariama kitaip, arbitražo teismas, remdamasis šiuo Susitarimu, nustato savo jurisdikcijos ribas ir darbo tvarkos taisykles. Jau suformuotas arbitražo teismas vienos Šalies prašymu gali paprašyti kitos Šalies įgyvendinti laikinas sprendimo atidėjimo priemones tol, kol arbitražo teismas priims galutinį sprendimą. Arbitražo teismui vadovaujant arba bet kurios iš Šalių prašymu, ne vėliau kaip per 15 dienų nuo visų arbitražo teismo narių paskyrimo, sušaukiamas pasitarimas, kurio metu nustatomi konkretūs arbitražo teismo spręstini klausimai ir konkreti tvarka, kurios turi būti laikomasi.

4. Išskyrus atvejus, kai susitariama kitaip, arba kai arbitražo teismas nurodo kitaip:

a) Ieškininis pareiškimas pateikiamas per 30 dienų nuo visų arbitražo teismo narių paskyrimo, o atsiliepiamas į ieškinį – per 40 dienų nuo visų arbitražo teismo narių paskyrimo. Ieškovo atsakymas pateikiamas per 15 dienų nuo atsiliepiamo į ieškinį pateikimo. Atsakovo atsakymas pateikiamas per 15 dienų po ieškovo atsakymo pateikimo.

b) Arbitražo teismas surengia bylos nagrinėjimo posėdį bet kurios iš Šalių prašymu arba gali surengti bylos nagrinėjimo posėdį savo iniciatyva per 15 dienų nuo paskutinio atsakymo pateikimo.

5. Arbitražo teismas stengiasi pateikti sprendimą raštu per 30 dienų nuo bylos nagrinėjimo užbaigimo arba, jei byla nėra nagrinėjama, per 30 dienų nuo paskutinio atsakymo gavimo. Sprendžiamąją teisę turi arbitražo teismo narių daugumos sprendimas.

6. Šalys gali pateikti prašymus dėl sprendimo išaiškinimo per 10 dienų nuo jo priėmimo, o toks išaiškinimas pateikiamas per 15 dienų nuo tokio prašymo gavimo.

7. Jei arbitražo teismas nustato, kad buvo pažeistas šis Susitarimas ir atsakingoji Šalis tokios padėties nepataiso arba nepasiekia abipusiai palankaus susitarimo su kita Šalimi per 40 dienų nuo arbitražo teismo sprendimo pranešimo, kita Šalis gali sustabdyti pagal šį Susitarimą numatytų panašių lengvatų taikymą tol, kol Šalys pasieks susitarimą dėl ginčo sprendimo. Jokios šios dalies nuostatos neriboja bet kurios iš Šalių teisės imtis proporcingų priemonių pagal tarptautinę teisę.

8. Arbitražo teismo išlaidas, įskaitant mokesčius arbitrams bei jų išlaidas, lygiomis dalimis dengia abi Šalys. Visos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos pirmininko arba pirminko pavaduotojo išlaidos dėl šio straipsnio 2 dalies b punkte nurodytų procedūrų laikomos arbitražo teismo išlaidų dalimi.

#### 20 straipsnis

### Konkurencija

1. Šalys pripažįsta, kad oro susisiekimo bendrovių konkurencija transatlantinėje rinkoje yra svarbi remiant šio Susitarimo tikslus, ir patvirtina, kad taikys savo atitinkamą konkurencijos tvarką siekdamos apsaugoti ir sustiprinti konkurenciją apskritai, o ne atskirus konkuruojančius rinkos dalyvius.

2. Šalys pripažįsta, kad gali kilti skirtumų taikant jų atitinkamą konkurencijos tvarką tarptautinei aviacijai, darančių įtaką transatlantinei rinkai, ir kad oro susisiekimo bendrovių konkurencija toje rinkoje gali būti skatinama mažinant tokius skirtumus.

3. Šalys pripažįsta, kad jų atitinkamų konkurencijos institucijų bendradarbiavimas padeda skatinti konkurenciją rinkose ir gali skatinti suderinamų įstatymų kūrimą bei sumažinti metodu, kurie yra taikomi tarptautinių vežėjų susitarimų peržiūroms konkurencijos klausimais, skirtumus. Todėl Šalys toliau plėtos tokių bendradarbiavimų tiek, kiek tai yra įmanoma, atsižvelgdamos į institucijų skirtingą atsakomybės sritį, kompetencijas ir tvarką, vadovaudamosi 2 priedu.

4. Jungtinis komitetas kasmet trumpai informuojamas apie bendradarbiavimo pagal 2 priedą rezultatus.

#### 21 straipsnis

### Antrasis derybų etapas

1. Šalių bendras tikslas – toliau gerinti galimybes patekti į rinkas ir padidinti vartotojams, oro susisiekimo bendrovėms, darbuotojams ir bendruomenėms abejuose Atlanto pusėse teikiamą naudą, įskaitant palankesnių sąlygų investicijoms sudarymą, kad geriau būtų atspindėtos pasaulinės aviacijos pramonės realijos, transatlantinių oro susisiekimo sistemų stiprinimą ir sistemos, skatinsiančios kitas šalis atverti savo oro susisiekimo paslaugų rinkas, nustatymą. Siekdamos greitai pereiti prie kito derybų etapo, Šalys pradeda derybas ne vėliau kaip per 60 dienų nuo šio Susitarimo laikino taikymo datos.

2. Todėl antro derybų etapo darbotvarkė apima šiuos prioritetinės svarbos vienai arba abiem Šalims klausimus:

- a) tolesnis skrydžių teisių liberalizavimas;
- b) papildomos užsienio investicijų galimybės;
- c) aplinkos apsaugos priemonių ir infrastruktūros suvaržymų poveikis naudojimuisi skrydžių teisėmis;
- d) galimybė toliau naudotis vyriausybės finansuojamu oro susisiekimu;

ir

- e) orlaivių su įgula suteikimas.

3. Šalys peržiūri padarytą pažangą siekiant antrojo etapo susitarimo ne vėliau kaip 18 mėnesių nuo dienos, kai turi prasidėti derybos pagal 1 dalį. Jei per 12 mėnesių nuo peržiūros pradžios Šalys nepasiekia antrojo etapo susitarimo, kiekviena Šalis pasilieka teisę po to sustabdyti naudojimąsi šiame Susitarime numatytomis teisėmis. Toks sustabdymas įsigalioja ne anksčiau, nei prasideda Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) skrydžių sezonas, kurio pradžia – ne mažiau nei 12 mėnesių nuo dienos, kai buvo pateiktas pranešimas apie sustabdymą.

#### 22 straipsnis

### Ryšys su kitais susitarimais

1. Šio Susitarimo laikino taikymo pagal jo 25 straipsnį laikotarpiu 1 priedo 1 skirsnyje išvardinti dvišaliai susitarimai yra sustabdomi, išskyrus tiek, kiek tai numatyta 1 priedo 2 skirsnyje.

2. Šiam Susitarimui įsigaliojus pagal 26 straipsnį, jis pakeis 1 priedo 1 skirsnyje išvardintus dvišalius susitarimus, išskyrus tiek, kiek tai numatyta 1 priedo 2 skirsnyje.



3. Jei Šalys tampa daugiašalių susitarimų Šalimis arba patvirtina Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos arba kitos tarptautinės organizacijos priimtą sprendimą, kuriuose reglamentuojami šiame Susitarime svarstomi klausimai, jos konsultuojasi su Jungtiniu komitetu, siekdamas nuspręsti, ar šis Susitarimas turėtų būti patikslintas atsižvelgiant į tokius pakeitimus.

#### 23 straipsnis

##### Nutraukimas

Bet kuri iš Šalių gali bet kada, pasinaudodama diplomatiniais kanalais, raštu kitai Šaliai pranešti apie sprendimą nutraukti šį Susitarimą. Toks pranešimas tuo pat metu išsiunčiamas ir Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai. Šio Susitarimo galiojimas baigiasi Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) skrydžių sezono pabaigos vidurnaktį GMT ir įsigalioja praėjus vieneriems metams po raštiško pranešimo dėl nutraukimo datos, nebent pranešimas Šalių sprendimu būtų atsiimtas dar prieš šio laikotarpio pabaigą.

#### 24 straipsnis

##### Registracija ICAO

Šis Susitarimas ir jo pakeitimai registruojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė šį Susitarimą.

Priimta dviem egzemplioriais Briuselyje, 2007 m. balandžio 25 d. ir Vašingtone, 2007 m. balandžio 30 d.

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.

#### 25 straipsnis

##### Laikinas taikymas

Kol šis Susitarimas įsigalios pagal 26 straipsnį:

- 1) Šalys susitaria šį Susitarimą taikyti nuo 2008 m. kovo 30 d.;
- 2) bet kuri iš Šalių bet kada gali, pasinaudodama diplomatiniais kanalais, raštu kitai Šaliai pranešti apie sprendimą nebe-taikyti šio Susitarimo. Tokiu atveju šio Susitarimo galiojimas baigiasi Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) skrydžių sezono pabaigos vidurnaktį GMT ir įsigalioja praėjus vieneriems metams po raštiško pranešimo datos, nebent pranešimas Šalių sprendimu būtų atsiimtas dar prieš šio laikotarpio pabaigą.

#### 26 straipsnis

##### Įsigaliojimas

Šis Susitarimas įsigalioja praėjus vienam mėnesiui nuo paskutinės diplomatinės notos dienos, Šalims pasikeičiant diplomatinėmis notomis, patvirtinančiomis visų šio Susitarimo įsigaliojimui būtinų procedūrų užbaigimą. Tokio pasikeitimo tikslais Jungtinės Valstijos pateikia Europos bendrijai diplomatinę notą, skirtą Europos bendrijai ir jos valstybėms narėms, o Europos bendrija savo ir valstybių narių vardu pateikia diplomatinę notą arba notas Jungtinėms Valstijoms. Europos bendrijos ir jos valstybių narių diplomatinėje notoje arba notose turi būti kiekvienos valstybės narės komunikatas, patvirtinantis, kad šio Susitarimo įsigaliojimui būtinos procedūros buvo užbaigtos.


Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



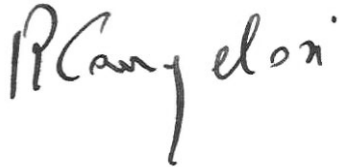
Pour la République française



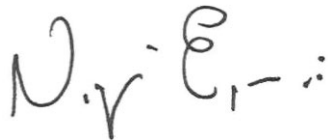
Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



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



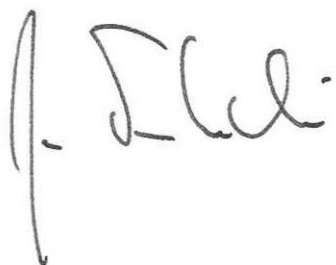
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



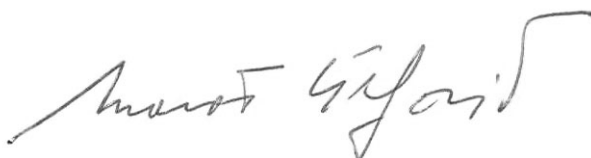
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



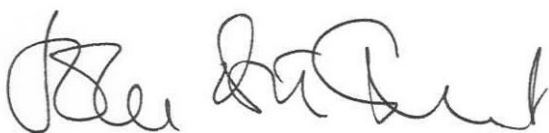
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



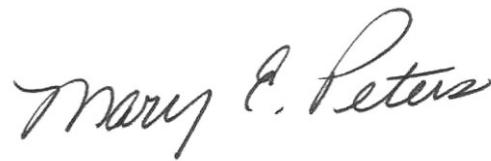
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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

## I PRIEDAS

## 1 skirsnis

Kaip nurodyta šio Susitarimo 22 straipsnyje, šiuo Susitarimu sustabdomi arba pakeičiami toliau nurodyti dvišaliai Jungtinių Valstijų ir valstybių narių susitarimai:

- a. Austrijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų, pasirašytas 1989 m. kovo 16 d. Vienoje; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 14 d.
- b. Belgijos Karalystė: Susitarimas dėl oro susisiekimo, įsigaliojęs 1980 m. spalio 23 d. Vašingtone pasikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1986 m. rugsėjo 22 d. ir lapkričio 12 d.; iš dalies pakeistas 1993 m. lapkričio 5 d. ir 1994 m. sausio 12 d.  
  
(Pakeitimas patvirtintas 1995 m. rugsėjo 5 d. (taikomas laikinai)).
- c. Bulgarijos Respublika: Susitarimas dėl civilinės aviacijos saugumo, pasirašytas 1991 m. balandžio 24 d. Sofijoje.
- d. Čekijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1996 m. rugsėjo 10 d. Prahoje; iš dalies pakeistas 2001 m. birželio 4 d. ir 2002 m. vasario 14 d.
- e. Danijos Karalystė: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, įsigaliojęs 1944 m. gruodžio 16 d. Vašingtone apsiikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1954 m. rugpjūčio 6 d.; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 16 d.
- f. Suomijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1949 m. kovo 29 d. Helsinkyje; susijęs protokolas pasirašytas 1980 m. gegužės 12 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1949 m. susitarimą ir 1980 m. protokolą, sudarytas 1995 m. birželio 9 d.
- g. Prancūzijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1998 m. birželio 18 d. Vašingtone; iš dalies pakeistas 2000 m. spalio 10 d.; iš dalies pakeistas 2002 m. sausio 22 d.
- h. Vokietijos Federacinė Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo pasirašytas, taip pat pasikeista notomis 1955 m. liepos 7 d. Vašingtone; iš dalies pakeistas 1989 m. balandžio 25 d.  
  
(Susijęs protokolas sudarytas 1978 m. lapkričio 1 d.; susijęs susitarimas sudarytas 1994 m. gegužės 24 d.; protokolas, iš dalies keičiantis 1955 m. susitarimą, sudarytas 1996 m. gegužės 23 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1996 m. protokolą, sudarytas 2000 m. spalio 10 d. (visi taikomi laikinai)).
- i. Graikijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1991 m. birželio 31 d. Atėnuose; 2006 m. birželio 22 ir 28 June 2006 pasikeitus notomis jo galiojimas pratęstas iki 2007 m. birželio 31 d.
- j. Vengrijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo ir Susitarimo memorandumas pasirašyti 1989 m. liepos 12 d. Budapešte; 11 ir 20 d. pasikeitus notomis jo galiojimas pratęstas iki 2007 m. liepos 12 d.
- k. Airija: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, įsigaliojęs 1945 m. vasario 3 d. Vašingtone pasikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1988 m. sausio 25 d. ir 1989 m. rugsėjo 29 d.; iš dalies pakeistas 1990 m. liepos 25 d. ir rugsėjo 6 d.  
  
(Memorandumas dėl konsultacijų, pasirašytas 1993 m. spalio 28 d. Vašingtone (taikomas laikinai)).
- l. Italijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo su memorandumu ir pasikeitus notomis, pasirašytas 1970 m. birželio 22 d. Romoje; iš dalies pakeistas 1988 m. spalio 25 d.; susijęs Susitarimo memorandumas pasirašytas 1990 m. rugsėjo 27 d.; 1970 m. susitarimas ir 1990 m. susitarimo memorandumas iš dalies pakeisti 1991 m. lapkričio 22 d. ir gruodžio 23 d.; 1970 m. susitarimas ir 1990 m. susitarimo memorandumas iš dalies pakeisti 1997 m. gegužės 30 d. ir spalio 21 d.; 1970 m. susitarimą papildantys susitarimai sudaryti 1998 m. gruodžio 30 d. ir 1999 m. vasario 2 d.  
  
(1970 m. susitarimą iš dalies keičiantis protokolas sudarytas 1999 m. gruodžio 6 d. (taikomas laikinai)).
- m. Liuksemburgo Didžioji Hercogystė: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1986 m. rugpjūčio 19 d. Liuksemburge; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 6 d.; iš dalies pakeistas 1998 m. liepos 13 d. ir 21 d.
- n. Malta: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 2000 m. spalio 12 d. Vašingtone.

- o. Nyderlandų karalystė: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1957 m. balandžio 3 d. Vašingtone; protokolas, iš dalies keičiantis 1957 m. susitarimą, sudarytą 1978 m. kovo 31 d.; 1978 m. protokolas iš dalies pakeistas 1986 m. birželio 11 d.; 1957 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1987 m. spalio 13 d. ir gruodžio 22 d.; 1957 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d.; 1957 m. susitarimas ir 1978 m. protokolas iš dalies pakeisti 1992 m. spalio 14 d.
- p. Lenkijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 2001 m. birželio 16 d. Varšuvoje.
- q. Portugalijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 2000 m. gegužės 30 d. Lisabonoje.
- r. Rumunija: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1998 m. liepos 15 d. Vašingtone.
- s. Slovakijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 2001 m. sausio 22 d. Bratislavoje.
- t. Ispanijos Karalystė: Susitarimas dėl oro susisiekimo, pasirašytas 1973 m. vasario 20 d. Madride; susiję susitarimai, pasirašyti 1987 m. vasario 20 d., kovo 31 d. ir balandžio 7 d.; 1973 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1989 m. gegužės 31 d.; 1973 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1991 m. lapkričio 27 d.
- u. Švedijos Karalystė: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, įsigaliojęs 1944 m. gruodžio 16 d. Vašingtone pasikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1954 m. rugpjūčio 6 d.; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 16 d.
- v. Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų pasirašytas, taip pat pasikeista laiškais 1977 m. birželio 23 d. Bermuduose; susitarimas dėl skrydžių per Šiaurės Atlantą bilietų kainų, sudarytas 1978 m. kovo 17 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1978 m. balandžio 25 d.; susitarimai iš dalies keičiantys ir papildantys 1978 m. susitarimą dėl skrydžių per Šiaurės Atlantą bilietų kainų, sudaryti 1978 m. lapkričio 2 ir 9 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1980 m. gruodžio 4 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1985 m. vasario 20 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimo 7 straipsnį, 2 priedą ir 5 priedą, sudarytas 1989 m. gegužės 25 d.; susitarimas dėl 1977 m. susitarimo pakeitimų, JAV ir JK arbitražo dėl Heathrow oro uoste taikomų naudotojo mokesčių, užbaigimas ir JK 1993 m. spalio 13 d. ambasados notoje Nr. 87 pateikto prašymo dėl arbitražo ir klausimų, dėl kurių buvo pradėta byla, patenkinimas 1994 m. kovo 11 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1977 m. kovo 27 d.

(Laikiniai taikomos priemonės, numatytos 1986 m. rugsėjo 11 d. konsultacijų memorandume; priemonės, numatytos pasikeičiant laiškais 1990 m. liepos 27 d. priemonės, numatytos 1991 m. kovo 11 d. memorandume dėl konsultacijų; priemonės, numatytos pasikeičiant laiškais 1994 m. spalio 6 d.; priemonės, numatytos 1995 m. birželio 5 d. konsultacijų memorandume; priemonės, numatytos pasikeičiant laiškais 2000 m. kovo 31 d. ir balandžio 3 d. (visos taikomos laikinai)).

## 2 skirsnis

Nepaisant šio priedo 1 skirsnio, teritorijose, kurių neapima šio Susitarimo 1 straipsnyje pateiktas „teritorijos“ apibrėžimas, toliau taikomi to skirsnio e dalyje (Danijos ir Jungtinių Valstijų), g dalyje (Prancūzijos ir Jungtinių Valstijų) ir v dalyje (Jungtinės Karalystės ir Jungtinių Valstijų) nurodyti susitarimai, laikantis juose nurodytų sąlygų.

## 3 skirsnis

Nepaisant šio Susitarimo 3 straipsnio, JAV oro susisiekimo bendrovės neturi teisės teikti visų krovinių vežimo paslaugų, kurios nėra Jungtinėms Valstijoms teikiamų paslaugų dalis, į punktus valstybėse narėse arba iš jų, išskyrus į punktus arba iš jų Čekijos Respublikoje, Prancūzijos Respublikoje, Vokietijos Federacinėje Respublikoje, Liuksemburgo Didžiojoje Hercogystėje, Maltoje, Lenkijos Respublikoje, Portugalijos Respublikoje ir Slovakijos Respublikoje.

## 4 skirsnis

Nepaisant kitų šio Susitarimo nuostatų, šis skirsnis taikomas reguliariam ir užsakomajam kombinuotam oro susisiekimui tarp Airijos ir Jungtinių Valstijų nuo 2006–2007 m. IATA žiemos sezono pradžios iki 2007–2008 m. IATA žiemos sezono pabaigos.

- a) i) Visos JAV ir Bendrijos oro susisiekimo bendrovės nuo kiekvieno vykdomo tiesioginio skrydžio tarp Jungtinių Valstijų ir Shannon gali vykdyti 3 tiesioginius skrydžius tarp Jungtinių Valstijų ir Dublino. Ši teisė vykdyti tiesioginius skrydžius į Dubliną (arba iš jo) priklauso nuo skrydžių vidurkio pereinamuoju trijų sezonų laikotarpiu. Skrydis į Dubliną (arba iš jo) ir skrydis į Shannon (arba iš jo) laikomi tiesioginiais, priklausomai nuo to, į kurį pirmąjį punktą Airijoje orlaivis atvyko arba iš kurio paskutinio punkto Airijoje jis išvyko.



- ii) Šio skirsnio a dalies i punkte nurodytas reikalavimas dėl skrydžių į Shannon nebetaikomas, jei oro susisiekimo bendrovė pradeda reguliarius arba užsakomuosius kombinuotus reišus tarp Jungtinių Valstijų ir Dublino (bet kuria kryptimi tarp šių punktų) nevykdydama nuo kas trijų tiesioginių skrydžių į Dubliną mažiausiai vieno tiesioginio skrydžio į Shannon, skaičiuojant pagal pereinamojo laikotarpio vidurkį.
  - b) Vykdydamos skrydžius tarp Jungtinių Valstijų ir Airijos, Bendrijos oro susisiekimo bendrovės gali skristi tik į Bostoną, Niujorką, Čikagą, Los Andželą ir į 3 papildomus punktus Jungtinėse Valstijose arba iš jų, apie kurių pasirinkimą arba pakeitimą turi būti pranešama Jungtinėms Valstijoms. Tokie reisai gali būti vykdomi per tarpinius punktus kitose valstybėse narėse arba trečiojoje šalyse.
  - c) Bendrojo kodo naudojimas skrydžiams tarp Airijos ir Jungtinių Valstijų leidžiamas tik per kitus punktus Europos bendrijoje. Kiti susitarimai dėl bendrojo kodo naudojimo bus svarstomi remiantis pagarbos ir abipusiškumo principu.
-

## 2 PRIEDAS

**Dėl bendradarbiavimo, susijusio su konkurencija oro susisiekimo sektoriuje**

## 1 straipsnis

Šiame priede nurodytą bendradarbiavimą vykdo Jungtinių Amerikos Valstijų transporto departamentas ir Europos Bendrijų Komisija (toliau – dalyviai), pagal savo funkcijas sprendžiant Jungtinėms Valstijoms ir Europos bendrijai svarbius konkurencijos oro susisiekimo sektoriuje klausimus.

## 2 straipsnis

**Tikslas**

Šio bendradarbiavimo tikslas yra:

1. Gerinti abipusį supratimą apie dalyvių įstatymų, tvarkos ir praktikos taikymą pagal jų atitinkamą konkurencinę tvarką, siekiant skatinti konkurenciją oro susisiekimo sektoriuje.
2. Gerinti dalyvių supratimą apie pokyčių oro susisiekimo sektoriuje įtaką konkurencijai tarptautinės aviacijos rinkoje.
3. Mažinti konfliktų galimybę, kai dalyviai susitarimams ir kitoms bendradarbiavimo priemonėms, turintiems įtakos transatlantinei rinkai, taiko savo atitinkamą konkurencinę tvarką,

ir

4. Skatinti suderinamų reguliavimo metodų taikymą susitarimams ir kitoms bendradarbiavimo priemonėms gerinant žinias apie metodikas, analizės metodus, įskaitant atitinkamos (-ų) rinkos (-ų) nustatymą ir konkurencinio poveikio analizę, taip pat žinias apie priemones padėčiai ištaisyti, kurias dalyviai naudoja atitinkamose nepriklausomose konkurencijos peržiūrose.

## 3 straipsnis

**Sąvokų apibrėžimai**

Šiame priede terminas „konkurencinė tvarka“ – tai įstatymai, tvarka ir praktika, reglamentuojantys dalyvių atitinkamų funkcijų vykdymą peržiūrint susitarimus ir kitas oro susisiekimo bendrovių bendradarbiavimo priemones tarptautinėje rinkoje. Europos bendrijos atveju – tai apima Europos bendrijos steigimo sutarties 81, 82 ir 85 straipsnius ir jų įgyvendinimo taisykles pagal minėtą sutartį, taip pat visus tos Sutarties pakeitimus, tačiau tuo neapsiriboja. Transporto departamento atveju – tai apima Jungtinių Valstijų kodekso 49 antraštinės dalies 41308, 41309, ir 41720 skirsnius ir jo įgyvendinimo taisykles bei teisinius precedentus pagal šį Kodeksą, tačiau tuo neapsiriboja.

## 4 straipsnis

**Bendradarbiavimo sritys**

Vadovaujantis 5 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytais reikalavimais, dalyvių bendradarbiavimas vyksta tokiomis formomis:

1. Paprastai kas pusmetį surengiami dalyvių posėdžiai, kuriuose dalyvauja konkurencijos klausimų ekspertai, siekiant aptarti pokyčius oro susisiekimo sektoriuje, abipusiai svarbius konkurencijos politikos klausimus, analitinius konkurencijos teisės taikymo tarptautinei aviacijai, visų pirma transatlantinėje rinkoje, metodus. Pirmiau minėtos diskusijos gali padėti dalyviams geriau suprasti vienas kito požiūrį į konkurencijos klausimus, įskaitant esamus bendrumus, ir padėti geriau juos suderinti, visų pirma tarptautinių susitarimų dėl vežėjų atveju.
2. Bet kada, abipusiai susitarus arba bet kuriam iš dalyvių paprašius, surengiamos dalyvių konsultacijos, siekiant aptarti su šiuo priedu susijusius klausimus, įskaitant konkrečius atvejus.

3. Kiekvienas dalyvis gali savo nuožiūra pakviesti kitų valdžios institucijų atstovus prireikus dalyvauti pagal 1 arba 2 dalį organizuojamuose posėdžiuose arba konsultacijose.
4. Laiku pranešant apie toliau nurodytus procesus arba klausimus, kurie apie tai pranešančio dalyvio nuomone gali turėti didelės įtakos kito dalyvio konkurenciniams interesams:
  - a) JAV Transporto departamento atveju – i) apie paraiškų dėl tarptautiniame oro susisiekime dalyvaujančių oro susisiekimo bendrovių susitarimų ir kitų bendradarbiavimo priemonių patvirtinimo peržiūros procesus, pirmiausia dėl oro susisiekimo bendrovėms, kurios veiklą vykdo pagal Jungtinių Valstijų ir Europos bendrijos įstatymus, taikomo konkurencinio imuniteto, ir ii) apie gautą bendros įmonės susitarimą pagal Jungtinių Valstijų kodekso 49 antraštinės dalies 41720 skirsnį;ir
  - b) Europos Bendrijų Komisijos atveju – i) apie tarptautiniame oro susisiekime dalyvaujančių oro susisiekimo bendrovių susitarimų ir kitų bendradarbiavimo priemonių peržiūros procesus, pirmiausia dėl aljanso ir kitų bendradarbiavimo susitarimų, kuriuose dalyvauja pagal Jungtinių Valstijų ir Europos bendrijos įstatymus veiklą vykdančios oro susisiekimo bendrovės, ir ii) apie ketinimus netaikyti Europos Sąjungos konkurencijos teisės atskirais atvejais arba atskiroms kategorijoms.
5. Pranešant apie galimybę naudotis elektronine ar kitokia informacija ir duomenimis, pateiktais dalyviui, bei apie tokią naudojamąsi reglamentuojančias sąlygas, kurie, to dalyvio nuomone, gali turėti didelės įtakos kito dalyvio konkurenciniams interesams,ir
6. Pranešant apie kitą tokią su konkurencijos politika oro susisiekimo sektoriuje susijusią veiklą, jei tai atrodytų svarbu tokią informaciją perduodančiam dalyviui.

#### 5 straipsnis

#### Informacijos naudojimas ir atskleidimas

1. Nepaisant kitų šio priedo nuostatų, nė iš vieno dalyvio nereikalaujama teikti informaciją kitam dalyviui, jei:
  - a) tokios informacijos atskleidimą jos prašančiam dalyviui draudžia tokią informaciją turinčio dalyvio įstatymai, kiti teisės aktai arba praktika;arba
  - b) tokios informacijos atskleidimo jos prašančiam dalyviui nebūtų galima suderinti su svarbiais tokią informaciją turinčio dalyvio interesais.
2. Kiekvienas dalyvis kiek įmanoma saugo visos pagal pasitikėjimą kito dalyvio pagal šį priedą jam suteiktos informacijos konfidencialumą ir nesutinka su prašymu ją atskleisti trečiajam šaliai, kuri neturi informaciją suteikusių dalyvio leidimo gauti tokią informaciją. Kiekvienas dalyvis siekia pranešti kitam dalyviui, jei informaciją, kuria siūloma apsieikti diskusijose arba kitu būdu, gali prireikti paskelbti viešai nagrinėjamoje byloje.
3. Jei dalyvis, remdamasis šiuo priedu, konfidencialiai suteikia informaciją kitam dalyviui 2 straipsnyje nurodytais tikslais, tą informaciją gavęs dalyvis turi ją naudoti tik tais tikslais.

#### 6 straipsnis

#### Igyvendinimas

1. Kiekvienas dalyvis skiria atstovą, atsakingą už šiame priede nustatytos veiklos koordinavimą.
2. Šį priedą ir visą dalyvio pagal šį priedą vykdomą veiklą
  - a) siekiama įgyvendinti tik tiek, kiek tai atitinka tam dalyviui taikomus įstatymus, kitus teisės aktus ir praktiką;ir
  - b) siekiama įgyvendinti nepažeidžiant Europos bendrijų ir Jungtinių Amerikos Valstijų Vyriausybės susitarimo dėl jų konkurencijos įstatymų taikymo.

## 3 PRIEDAS

**Dėl JAV Vyriausybės perkamų susisiekimo paslaugų**

Bendrijos oro susisiekimo bendrovės turi teisę vežti keleivius ir krovinius reguliariais ir užsakomaisiais skrydžiais, kuriuos vykdant JAV Vyriausybės civiliniam departamentui, agentūrai arba žinybai 1) teikiamos oro susisiekimo paslaugos arba jos teikiamos įgyvendinant susitarimą, pagal kurį sumoka Vyriausybė arba sumokama iš Vyriausybės naudojimui numatytų lėšų, arba 2) teikiamos susisiekimo paslaugos užsienio šaliai arba tarptautinei ar kitai organizacijai be kompensavimo ir tas susisiekimas vykdomas a) tarp punkto Jungtinėse Valstijose ir punkto valstybėje narėje, išskyrus atvejus, kai – tik keleivių atžvilgiu – susisiekimas vykdomas tarp punktų, kurių atžvilgiu galioja miestų poros sutartyje nustatyti tarifai, arba b) tarp dviejų punktų, esančių už Jungtinių Valstijų ribų. Ši pastraipa netaikoma susisiekimo paslaugoms, kurios teikiamos Gynbos sekretoriui arba karinio departamento sekretoriui arba kurias jie finansuoja.

---

## 4 PRIEDAS

**Dėl papildomų klausimų, susijusių su priklausymu nuosavybės teise, investicijomis ir kontrole**

## 1 straipsnis

**Oro susisiekimo bendrovės priklausymas nuosavybės teise Šaliai**

1. Valstybės narės arba valstybių narių nacionaliniams subjektams JAV oro susisiekimo bendrovės akcijos gali priklausyti nuosavybės teise laikantis dviejų apribojimų. Pirma, visų užsienio šalių nacionaliniams subjektams nuosavybės teise negali priklausyti daugiau nei 25 % bendrovės akcijų, suteikiančių balso teisę. Antra, užsienio šalių nacionaliniams subjektams taip pat draudžiama veiksmingai kontroliuoti JAV oro susisiekimo bendrovės. Laikantis apribojimo, kad užsienio šalių nacionaliniams subjektams negali priklausyti bendrai daugiau nei 25 % akcijų, suteikiančių balso teisę:

a) tais atvejais, kai valstybės narės arba valstybių narių nacionaliniams subjektams nuosavybės teise priklauso JAV oro susisiekimo bendrovės:

1) 25 % akcijų, suteikiančių balso teisę;

ir (arba)

2) 49,9 % visų akcijų,

tai savaime nelaikoma tos oro susisiekimo bendrovės kontrole;

ir

b) tais atvejais, kai valstybės narės arba valstybių narių nacionaliniams subjektams nuosavybės teise priklauso JAV oro susisiekimo bendrovės 50 % arba daugiau visų akcijų, tai nelaikoma tos oro susisiekimo bendrovės kontrole. Tokie atvejai svarstomi kiekvieną kartą atskirai.

2. JAV nacionaliniams subjektams Bendrijos oro susisiekimo bendrovė gali priklausyti nuosavybės teise laikantis dviejų apribojimų. Pirma, oro susisiekimo bendrovės didesnioji dalis turi priklausyti nuosavybės teise valstybėms narėms ir (arba) valstybių narių nacionaliniams subjektams. Antra, ta oro susisiekimo bendrovė turi veiksmingai būti kontroliuojama šių valstybių ir (arba) jų nacionalinių subjektų.

3. Taikant šio Susitarimo 4 straipsnio b punktą ir 5 straipsnio 1 dalies b punktą, Europos bendros aviacinės erdvės narė nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos ir tos narės piliečiai laikomi atitinkamai valstybe nare ir jo nacionaliniais subjektais. Jungtinis komitetas gali nuspręsti, kad ši nuostata taikoma naujoms Europos bendros aviacinės erdvės narėms ir jų piliečiams.

4. Nepaisant 2 dalies, Europos bendrija ir jos valstybės narės pasilieka teisę apriboti JAV nacionalinių subjektų investicijas į Bendrijos oro susisiekimo bendrovės akcijas, suteikiančias balso teisę, atliekamas po šio Susitarimo pasirašymo, iki tiek, kiek leidžia Jungtinės Valstijos užsienio šalių nacionaliniams subjektams JAV oro susisiekimo bendrovėse, su sąlyga, kad naudojimasis šia teise atitinka tarptautinę teisę.

## 2 straipsnis

**Trečiųjų šalių oro susisiekimo bendrovių priklausymas nuosavybės teise ir kontrolė**

1. Nė viena iš Šalių nesinaudoja pagal susitarimus dėl oro susisiekimo paslaugų su trečiąja šalimi turimomis teisėmis, kad atsisakytų išduoti, atšauktų, sustabdytų arba apribotų veiklos ar techninius leidimus tos šalies oro susisiekimo bendrovėms, remiantis tuo, kad didelė dalis tos oro susisiekimo bendrovės priklauso nuosavybės teise kitai Šaliai, jos nacionaliniams subjektams, arba ir Šaliai, ir jos nacionaliniams subjektams.

2. Jungtinės Valstijos nesinaudoja pagal susitarimus dėl oro susisiekimo paslaugų turimomis teisėmis, kad atsisakytų išduoti, atšauktų, sustabdytų arba apribotų veiklos ar techninius leidimus Lichtenšteino Kunigaikštystės, Šveicarijos Konfederacijos, Europos bendros aviacinės erdvės narės nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos arba Afrikos šalių, gyvenančių atvirosios oro erdvės oro susisiekimo paslaugų susitarimą su Jungtinėmis Valstijomis nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos, oro susisiekimo bendrovėms, remiantis tuo, kad tos oro susisiekimo bendrovės veiksminga kontrolė priklauso valstybei narei ar valstybėms narėms, tokios valstybės ar valstybių nacionaliniams subjektams, arba ir valstybei (-ėms) narei (-ėms), ir jos (jų) nacionaliniams subjektams.

3. Jungtinis komitetas gali priimti sprendimą, kad nė viena iš Šalių nesinaudoja šio straipsnio 2 dalyje nurodytomis teisėmis konkrečios šalies ar konkrečių šalių oro susisiekimo bendrovių atžvilgiu.

## 3 straipsnis

**Oro susisiekimo bendrovių kontrolė**

1. Europos bendrijoje taikomos taisyklės dėl Bendrijos oro vežėjų priklausymo nuosavybės teise ir kontrolės srityje šiuo metu yra nustatytos 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo 4 straipsnyje. Pagal šį reglamentą už veiklos licencijos išdavimą Bendrijos oro vežėjui yra atsakingos valstybės narės. Valstybės narės taiko Reglamentą Nr. 2407/92 vadovaudamosi savo nacionaliniais įstatymais ir kitais teisės aktais.
2. Jungtinėse Valstijose taikomos taisyklės šiuo metu yra nustatytos Jungtinių Valstijų kodekso 49 antraštinės dalies 40102(a)(2), 41102 ir 41103 skirsniuose, kuriuose reikalaujama, kad kaip viešieji vežėjai veikiantiems JAV oro vežėjams Transporto departamento išduodamų licencijų oro susisiekimui vykdyti – neatsižvelgiant į tai, ar tai pažymėjimas, išimtis ar licencija skrydžiams vietos oro keliais vykdyti – turėtojais būtų tik Jungtinių Valstijų nacionaliniai subjektai, kaip apibrėžta Jungtinių Valstijų kodekso 49 antraštinės dalies 40102(a)(15) skirsnyje. Tame skirsnyje reikalaujama, kad bendrovės direktorių valdybos pirmininkas ir du trečdaliai jos narių bei kitų vadovaujamas pareigas užimančių pareigūnų būtų JAV nacionaliniai subjektai, kad bent 75 % akcijų, suteikiančių balso teisę, priklausytų JAV nacionaliniams subjektams ir kad bendrovę veiksmingai kontroliuotų JAV nacionaliniai subjektai. Šį reikalavimą pareiškėjas turi atitikti iš pat pradžių, vėliau šį reikalavimą turi atitikti licenciją turinti JAV oro susisiekimo bendrovė.
3. Praktika, kurios laikosi kiekviena Šalis taikydama savo įstatymus ir teisės aktus, yra nustatyta šio priedo priedėlyje.

## 4 priedo priedėlis

1. Jungtinėse Valstijose JAV oro vežėjams pateikiant paraišką dėl pažymėjimo, išimties ar licencijos skrydžiams vietos oro keliais vykdyti būtina laikytis pilietybės reikalavimų. Pirminė paraiška dėl licencijos pateikiama kaip oficiali vieša dokumentų santrauka ir tvarkoma registruojant su pareiškėjo ir kitų suinteresuotų šalių pateikta informacija. Transporto departamentas galutinį sprendimą priima nutartimi, remdamasis oficialiais viešais bylos įrašais, įskaitant dokumentus, kuriems suteikta slaptumo žyma. Byla dėl tolesnės atitikties reikalavimams gali būti neoficialiai tvarkoma departamento arba jai gali būti taikomos pirminių paraiškų tvarkymui analogiškos dokumentų procedūros.
2. Departamento sprendimai priimami remiantis įvairiais precedentais, atspindinčiais, be kita ko, besikeičiantį finansų rinkų ir investicijų struktūrų pobūdį bei Transporto departamento pasiryžimą apsvarstyti naujus požiūrius į užsienio investicijas, atitinkančius JAV teisę. Transporto departamentas bendradarbiauja su pareiškėjais, siekdamas apsvarstyti siūlomas investicijų formas bei padėti jiems rengiant sandorius, visapusiškai atitinkančius JAV pilietybės įstatymus, o pareiškėjai, prieš galutinai parengdami savo paraišką, reguliariai konsultuojasi su Transporto departamento personalu. Bet kuriuo metu prieš prasidedant oficialioms procedūroms, Transporto departamento personalas gali aptarti klausimus, susijusius su pilietybe ar kitais siūlomo sandorio aspektais, bei prireikus pateikti pasiūlymus dėl alternatyvų, kurias pritaikius siūlomas sandoris galėtų atitikti JAV pilietybės reikalavimus.
3. Transporto departamentas, priimdamas pirminius bei tolesnius sprendimus dėl pilietybės ir atitikties reikalavimams, apsvarsto visas aplinkybes, turinčias poveikio JAV oro susisiekimo bendrovei, o jo sprendimų precedentai leidžia atsižvelgti į Jungtinių Valstijų ir užsienio investuotojų kilmės šalies santykių aviacijos srityje pobūdį. Taikant šį Susitarimą, Transporto departamentas šioms ES nacionalinių subjektų investicijoms taikytų bent tokias pat palankias sąlygas, kokias taikytų šalių partnerių pagal dvišalius ar daugiašalius atvirosios erdvės susitarimus nacionalinių subjektų investicijoms.
4. Reglamento 2407/92 4 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad Europos Sąjungos valstybės narės prašymu Komisija išnagrinėja, ar laikomasi 4 straipsnyje numatytų reikalavimų ir prireikus priima sprendimą. Priimdama tokius sprendimus Komisija privalo užtikrinti, kad laikomasi procesinių teisių, kurias Europos Teisingumo Teismas pripažino pagrindiniais Bendrijos teisės principais, įskaitant teisę suinteresuotoms šalims būti laiku išklaustyoms.
5. Taikydama savo įstatymus ir kitus teisės aktus kiekviena Šalis užtikrina, kad kitos Šalies nacionalinių subjektų sandoriai, susiję su investicijomis į vieną iš jos oro susisiekimo bendrovių, būtų teisingai ir nedelsiant svarstomi.

## 5 PRIEDAS

**Dėl frančizės ir registruoto pavadinimo naudojimo**

1. Kiekvienos šalies oro susisiekimo bendrovei nedraudžiama sudaryti frančizės ar registruoto pavadinimo naudojimo susitarimus, įskaitant sąlygas, susijusias su registruoto pavadinimo apsauga ir naudojimo klausimais, tuo atveju, jei: jos laikosi visų pirma kontrolei taikytinų įstatymų ir kitų teisės aktų; nekyla pavojus oro susisiekimo bendrovės galiomybėms vykdyti veiklą nesudarius frančizės susitarimo; sudarius susitarimą užsienio oro susisiekimo bendrovė nepradedą vykdyti kabotažo operacijų; ir laikomasi taikytinų teisės aktų, pavyzdžiui, vartotojų apsaugos nuostatų, įskaitant susijusias su paslaugas teikiančios oro susisiekimo bendrovės tapatybės nurodymu. Tol, kol laikomasi šių reikalavimų, kiekvienos šalies oro susisiekimo bendrovėms ir užsienio verslo įmonėms leidžiama palaikyti glaudžius verslo santykius bei sudaryti bendradarbiavimo susitarimus, ir dėl kiekvieno iš šių, be kita ko, frančizės ar registruoto pavadinimo naudojimo susitarimų nebus, išskyrus ypatingas aplinkybes, vykdoma kontrolė:
  - a) naudojant ir pateikiant konkretų frančizės davėjo registruotą pavadinimą ar prekės ženklą, įskaitant geografines nuorodas, kuriose gali būti naudojamas registruotas pavadinimas ar prekės ženklas;
  - b) ant frančizės gavėjo orlaivio pateikiant frančizės davėjo registruoto pavadinimo spalvas ir logotipą, be kita ko, pateikiant tokį registruotą pavadinimą, prekės ženklą, logotipą ar panašų atpažinimo ženklą gerai matomoje orlaivio ir jo personalo aprangos vietoje;
  - c) naudojant ir pateikiant registruotą pavadinimą, prekės ženklą ar logotipą ant frančizės gavėjo oro uosto įrenginių ir įrangos ar su jais derinant;
  - d) išlaikant klientų aptarnavimo standartus, sukurtus rinkodaros tikslais;
  - e) išlaikant klientų aptarnavimo standartus, sukurtus siekiant apsaugoti frančizės registruoto pavadinimo vientisumą;
  - f) numatant licencijos mokesčius standartinėmis komercinėmis sąlygomis;
  - g) numatant dalyvavimą dažnai skraidančių keleivių programose, įskaitant privalumų kaupimą;ir
  - h) frančizės ar registruoto pavadinimo naudojimo susitarime numatant teisę frančizės davėjui ar frančizės gavėjui nutraukti susitarimą ir panaikinti registruotą pavadinimą, su sąlyga, kad Jungtinių Amerikos Valstijų ar valstybių narių nacionaliniai subjektai toliau valdo atitinkamai JAV ar Bendrijos oro susisiekimo bendrovę.
2. Frančizės ar registruoto pavadinimo naudojimo susitarimai yra nepriklausomi nuo bendrojo kodo naudojimo susitarimų, kuriose reikalaujama, kad abi oro susisiekimo bendrovės turėtų Šalių suteiktą atitinkamą įgaliojimą, kaip numatyta Susitarimo 10 straipsnio 7 dalyje, tačiau jie gali būti taikomi vienu metu.



**Bendra deklaracija**

Jungtinių Valstijų ir Europos bendrijos atstovai bei jos valstybės narės patvirtino, kad 2007 m. kovo 2 d. Briuselyje parafuotas Susitarimas dėl oro susisiekimo, kurį numatoma pasirašyti 2007 m. balandžio 30 d., turi būti autentifikuotas kitomis kalbomis, kaip numatyta pasikeičiant laiškais, prieš pasirašant Susitarimą, arba remiantis Jungtinio komiteto sprendimu, pasirašius Susitarimą.

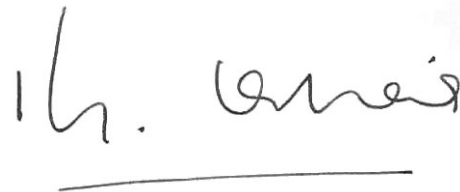
Ši bendra deklaracija yra neatskiriama Susitarimo dėl oro susisiekimo dalis.

Jungtinių Valstijų vardu:



Data: 2007 m. balandžio 18 d.

Europos bendrijos bei jos  
valstybių vardu, *ad referendum*



Data: 2007 m. balandžio 18 d.

**MEMORANDUMAS DĖL KONSULTACIJŲ**

1. Europos bendriją bei jos valstybes nares ir Jungtines Amerikos Valstijas atstovaujančios delegacijos susitiko Briuselyje 2007 m. vasario 27–kovo 2 d., kad užbaigtų derybas dėl visapusiško susitarimo dėl oro susisiekimo. Delegacijų sąrašas pateikiamas A priede.
2. Delegacijos pasiekė *ad referendum* susitarimą dėl Susitarimo („Susitarimas“, pateikiamas B priede) ir parafo jo tekstą. Delegacijos ketina pateikti Susitarimo tekstą atitinkamoms savo institucijoms jį patvirtinti siekiant, kad jis netrukus įsigaliotų.
3. Dėl 1 straipsnio 2 dalies, delegacijos patvirtino, kad „oro susisiekimo“ sąvoka apima visas užsakomojo oro susisiekimo formas. Be to, jos pažymėjo, kad nuoroda į „siūlomą visuomenei“ vežimą nedarė įtakos vykstančių diskusijų dėl priklausymo daline nuosavybės teise rezultatams.
4. Dėl 1 straipsnio 5 dalies, ES delegacija pažymėjo, kad skrydžiai tarp valstybių narių pagal Bendrijos teisę yra laikomi Bendrijos vidaus skrydžiais.
5. Dėl 1 straipsnio 6 dalies ES pažymėjo, kad jokia šio Susitarimo nuostata nedarė įtakos Europos bendrijos ir jos valstybių narių kompetencijų pasidalijimui, kaip nustatyta Europos bendrijos steigimo sutartyje.
6. ES delegacija patvirtino, kad užjūrio teritorijos, kurioms taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis, yra: Prancūzijos užjūrio departamentai (Gvadelupė, Martinika, Rejunjonas, Gviana) Azorai, Madeira ir Kanarų salos.
7. Atsakydama į JAV delegacijos klausimą, ES delegacija patvirtino, kad pagal Europos bendrijos teisę Bendrijos oro susisiekimo bendrovė privalo gauti šalies, kurioje yra jos pagrindinė verslo vieta, vežėjo pažymėjimą ir veiklos licenciją. Be to, jokia oro susisiekimo bendrovė negali turėti daugiau nei vienos šalies išduoto vežėjo pažymėjimo ar veiklos licencijos.
8. Dėl 3 straipsnio 1, 3 ir 5 dalies, 4 priedo 1 straipsnio 3 dalies ir 4 priedo 2 straipsnio 2 dalies bei atsakydama į JAV delegacijos klausimą, ES delegacija paaiškino, kad nuo Susitarimo pasirašymo dienos Europos bendrai aviacijos erdvei, be Europos bendrijos valstybių narių, priklauso Albanijos Respublika, Bosnija ir Hercegovina, Kroatijos Respublika, Islandijos Respublika, Buvusioji Jugoslavijos Respublikos Makedonija, Juodkalnijos Respublika, Norvegijos Karalystė, Serbijos Respublika ir Jungtinių Tautų laikinosios administracijos misija Kosove.
9. Atsakydama į ES delegacijos klausimą, JAV delegacija paaiškino, kad nuo Susitarimo pasirašymo dienos šios šalys įgyvendina atvirosios oro erdvės oro susisiekimo susitarimus su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis: Burkina Fosas, Žaliojo Kyšulio Respublika, Kamerūno Respublika, Čado Respublika, Gabono Respublika, Gambijos Respublika, Ganos Respublika, Etiopijos Federacinė Demokratinė Respublika, Liberijos Respublika, Madagaskaro Respublika, Malio Respublika, Maroko Karalystė, Namibijos Respublika, Nigerijos Federalinė Respublika, Senegalo Respublika, Tanzanijos Jungtinė Respublika ir Ugandos Respublika. JAV delegacija taip pat nurodė, kad siekiant 4 priedo 2 straipsnio 2 dalies tikslų ji ketina Kenijos Respublikos oro susisiekimo bendrovėms nustatyti tokias pat sąlygas, kaip ir valstybių, įgyvendinančių atvirosios erdvės oro susisiekimo susitarimus, oro susisiekimo bendrovėms.

10. Dėl 4 straipsnio, JAV delegacija nurodė, kad Transporto departamentas reikalautų, kad visi oro vežėjai, norėdami gauti leidimą vykdyti susisiekimą pagal Susitarimą, nurodytą atsakingą instituciją, išdavusią vežėjo pažymėjimą ir licenciją oro susisiekimui vykdyti; taigi, kad būtų aišku, kuri institucija yra atsakinga už vežėjo saugos, saugumo ir kitokią teisės aktais nustatytą priežiūrą.
11. 8 straipsnyje minėtos „atsakingos institucijos“ reiškia JAV Federalinę Aviacijos Administraciją ir Europos bendrijos ir (arba) valstybių narių institucijas, atsakingas už 1 dalyje nurodytų pažymėjimų ir licencijų išdavimą ar tvirtinimą arba 2 dalyje nurodytų saugumo standartų ir reikalavimų priežiūrą bei administravimą, kiek tai susiję su svarstomu klausimu. Be to, kai pagal 2 dalį yra reikalingos konsultacijos, atsakingos institucijos turėtų užtikrinti, kad konsultacijose dalyvautų visos teritorinės ar regioninės institucijos, kurios pagal įstatymus ar kitus teisės aktus arba faktiškai yra atsakingos už saugumo priežiūrą, susijusią su svarstomu klausimu.
12. Dėl 9 straipsnio, delegacijos patvirtino, kad Šalys ketina, kiek tai įmanoma praktiškai, užtikrinti, kad siūlomos saugumo priemonės būtų kuo labiau suderintos siekiant sumažinti grėsmę ir sušvelninti galimą neigiamą bet kokių naujų priemonių poveikį. Delegacijos taip pat nurodė, kad svarstant alternatyvias priemones dabartiniams ir siūlomiems saugumo reikalavimams galima naudotis 9 straipsnio 7 dalyje nurodytais kanalais, visų pirma politiniu dialogu sienų ir susisiekimo saugumo klausimais bei ES ir JAV bendradarbiavimo grupė susisiekimo saugumo klausimais. Be to, JAV delegacija teigė, kad JAV taisyklių nustatymo proceso, skirto teisės aktų priėmimui, metu suinteresuotoms šalims nuolat suteikiama galimybė pateikti pastabas dėl siūlomų teisės aktų ir pasiūlyti jiems alternatyvas, ir kad į tokias pastabas atsižvelgiama taisyklių nustatymo proceso metu.
13. Diskusijų dėl 9 straipsnio 6 dalies metu JAV delegacija paaiškino, kad Susisiekimo saugumo administracijai nustačius, kad siekiant užtikrinti susisiekimo saugumą būtina imtis skubių priemonių, ji turi nedelsdama patvirtinti nurodymus dėl saugumo. Tokios priemonės turi būti skirtos kovai su saugumui kylančia grėsme ir jų taikymo sritis bei laikotarpis turėtų būti riboti. Ilgesnio laikotarpio skubios priemonės bus įtrauktos į Susisiekimo saugumo administracijos reikalavimus laikantis viešo paskelbimo ir pastabų pateikimo procedūrų.
14. Atsižvelgdamos į procedūrą, kuri turi būti nustatyta pagal 9 straipsnio 11 dalį, delegacijos patvirtino, reikia nustatyti įvertinimų, atliekamų remiantis ta dalimi, rengimo, vykdymo ir apibendrinimo protokolą.
15. Dėl 10 straipsnio 2 dalies, delegacijos patvirtino pageidaujanti sudaryti palankias sąlygas atitinkamoms institucijoms skubos tvarka svarstyti toje dalyje nurodyto personalo prašymus dėl leidimų, vizų ir dokumentų, be kita ko, tais atvejais, kai personalo atvykimas ar apsigyvenimas būtinas skubos atvejais bei laikinam laikotarpiui.
16. Delegacijos nurodė, kad 10 straipsnio 5 dalyje daroma nuoroda į „paprastai taikomus įstatymus ar kitus teisės aktus“ apima ekonomines sankcijas, ribojančias sandorius su konkrečiomis šalimis ar asmenimis.
17. Abi delegacijos pripažino, kad pagal 10 straipsnio 7 dalį kiekvienos Šalies oro susisiekimo bendrovės, turinčios atitinkamą įgaliojimą, gali teikti bendrojo kodo naudojimo paslaugas į visus kitos Šalies teritorijos punktus ir iš jų, kuriuose bet kokia kita oro susisiekimo bendrovė vykdo tarptautinio oro susisiekimo tiesioginius, netiesioginius, priklausomus ar keičiant vežėjus vykdomus skrydžius, tokia tvarka ir tokiomis sąlygomis, kurios pagal nediskriminavimo principą taikomos visoms oro susisiekimo bendrovėms, su sąlyga, kad tokios bendrojo kodo naudojimo paslaugos:
  - i) atitinka Susitarimą kitais atžvilgiais;
  - ir
  - ii) atitinka susijusios oro uosto sistemos keleivių ir krovinių paskirstymo taisykles.

18. Delegacijos svarstė tai, kad svarbu teikti informaciją keleiviams apie tai, kuri oro susisiekimo bendrovė ar kuris antžeminio transporto paslaugų teikėjas iš tiesų teiks paslaugas kiekviename sektoriuje, kai veikla vykdoma pagal bendro kodo naudojimo susitarimą. Jos pažymėjo, kad kiekviena iš jų turi teisės aktus, kuriais reikalaujama teikti tokią informaciją.
19. Dėl 10 straipsnio 7 dalies c punkto, delegacijos pareiškė suprantančios, kad įstatymai ir kiti teisės aktai, kuriais reguliuojamas oro susisiekimas, netaikomi antžeminio transporto paslaugų teikėjams vien tik dėl to, kad tokias antžeminio transporto paslaugas savo vardu siūlo oro susisiekimo bendrovė. Be to, antžeminio transporto paslaugų teikėjai, kaip ir oro susisiekimo bendrovės, dėl bendradarbiavimo susitarimų sudarymo gali spręsti savo nuožiūra. Priimdami sprendimą dėl konkretaus susitarimo antžeminio transporto paslaugų teikėjai, be kita ko, gali atsižvelgti į vartotojų interesus ir techninius, ekonominius, vietos ir talpos suvaržymus.
20. Atsakydama į ES delegacijos klausimą, JAV delegacija patvirtino, kad, pagal dabartinį JAV teisės aiškinimą, JAV oro vežėjo teikiamos JAV Vyriausybės finansuojamos oro susisiekimo (*Fly America traffic*) paslaugos apima susisiekimo paslaugas, parduotas su JAV oro vežėjo kodu pagal bendro kodo naudojimo susitarimą, tačiau yra teikiamos naudojant užsienio oro vežėjo orlaivį.
21. JAV delegacija paaiškino, kad pagal Susitarimo 3 priedą, nesudarius miesto poros sutarties su JAV Bendrųjų paslaugų administracija, JAV Vyriausybės darbuotojas ar kitas asmuo, kurio vežimą apmoka JAV Vyriausybė (išskyrus darbuotoją, karinio personalo narį ar kita asmenį, kurio vežimą apmoka JAV Gynybos departamentas ar karinis departamentas) gali užsisakyti skrydį, įskaitant Bendrijos oro susisiekimo bendrovės vykdomą skrydį, tarp JAV ir Europos bendrijos ar tarp bet kurių dviejų už Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijos ribų esančių punktų, kuris mažiausiais Vyriausybės kaštais atitinka keleivio poreikius. JAV delegacija taip pat nurodė, kad miestų poros, su kuriomis sudaromos sutartys, keičiasi kiekvienais fiskaliniiais metais. JAV Vyriausybės departamentas, agentūra ar institucija, išskyrus Gynybos departamentą ar karinį departamentą, gali skrydžio, įskaitant Bendrijos oro susisiekimo bendrovės vykdomo skrydžio, metu gabenti krovinį tarp JAV ir Europos bendrijos ar tarp bet kurių dviejų už Jungtinių Amerikos Valstijų teritorijos ribų esančių punktų, kuris mažiausiais Vyriausybės kaštais atitinka agentūros poreikius.
22. ES delegacija paaiškino, kad ES neturi panašios į *Fly America* programą.
23. Abi delegacijos pareiškė ketinančios toliau svarstyti, kaip plėsti galimybes geriau pasinaudoti vyriausybės perkamomis oro susisiekimo paslaugomis.
24. Atsakydama į ES delegacijos klausimą dėl ekonominės veiklos licencijos, kurią Bendrijos oro susisiekimo bendrovės turi gauti iš JAV Transporto departamento, JAV iš pradžių pažymėjo, kad laikui bėgant JAV Transporto departamento ekonominės veiklos licencijų išdavimo procedūros buvo supaprastintos. Kai užsienio oro susisiekimo bendrovės siekia gauti oro susisiekimo paslaugų susitarime numatytą leidimą, jų paraiškos paprastai tvarkomos greitai. Toliau JAV delegacija paaiškino, kad Bendrijos oro susisiekimo bendrovė turi galimybę pateikti bendrą paraišką dėl įgaliojimo visam maršrutui, nurodytam 3 straipsnio 1 dalyje, kuris apima teisę vykdyti reguliariusius ir užsakomuosius skrydžius. Rugsėjo 23 d. JAV Transporto departamentas pranešė apie dar labiau supaprastintas procedūras, pagal kurias numatoma, kad užsienio oro vežėjas, siekiantis gauti įgaliojimą naujam maršrutui, vienu metu turi pateikti paraiškas dėl lengvatos ir leidimo. Darant prielaidą, kad JAV Transporto departamentas gali priimti palankų sprendimą, grindžiamą užregistruotais duomenimis ir viešaisiais interesais, susijusiais su jo sprendimais dėl licencijų išdavimo, JAV Transporto departamentas imsis veiksmų dėl bendro įsakymo išdavimo, 1) kuriuo paprastai bus patenkinamas prašymas dėl lengvatos tokiam laikotarpiui, kuriam ji būtų paprastai suteikta, arba trumpesniam laikotarpiui, laukiant, kol įsigalios leidimas; ir 2) priimant preliminarų sprendimą (t.y. nurodant priežastį) suteikti atitinkantį leidimą, vėlgį, standartiniam laikotarpiui, kuriam jis paprastai būtų išduotas (pavyzdžiui, neribotam laikotarpiui susitarime numatytiems režimams.) Jei oro vežėjai jau yra pateikę paraišką dėl lengvatos bei leidimo ir jei yra nuolat registruojami su šiomis paraiškomis susiję duomenys, JAV Transporto departamentas jau pradėjo tvarkyti šias paraiškas pagal rugsėjo 23 d. nustatytą metodą.

25. Bendrijos oro susisiekimo bendrovei pageidaujant naudotis įgaliojimu pasitelkiant bendro kodo naudojimą pagal 10 straipsnio 7 dalį, oro susisiekimo bendrovė partnerė, su kuria naudojamas bendras kodas, gali pateikti bendrą paraišką atitinkamai institucijai. Oro susisiekimo bendrovė, teikianti paslaugas visuomenei, privalo gauti ekonomiškai pagrįstą JAV Transporto departamento įgaliojimą bet kokios rūšies paslaugoms (reguliarioms ar užsakomoms), kurias ketinama parduoti su jos kodu. Taip pat oro susisiekimo bendrovė, naudodama orlaivį, privalo gauti ekonomiškai pagrįstą JAV Transporto departamento įgaliojimą: institucijai, suteikiančiai įgaliojimus vykdyti užsakomąsias paslaugas – suteikti talpą kitai oro susisiekimo bendrovei, kad ši galėtų teikti savo paslaugas, ir institucijai, suteikiančiai įgaliojimus vykdyti užsakomąsias ar reguliarias paslaugas – talpai, kuria ji ketina suteikti savo teisėmis. Veiklą vykdanči oro susisiekimo bendrovė taip pat turi gauti pareiškimą dėl leidimo pateikti jos partnerės kodą vykdant tuos skrydžius. Veiklą vykdanči oro susisiekimo bendrovė gali paprašyti neribotą laikotarpį galiojančio bendro pareiškimo dėl įgaliojimo, kai vykdomas susisiekimas pagal bendro kodo naudojimo susitarimus, kuriame nurodomos konkrečios rinkos, kuriose reikalaujama įgaliojimo bendro kodo naudojimui. Papildomos rinkos gali būti įtrauktos apie tai pranešus JAV Transporto departamentui prieš 30 dienų. Pareiškimas dėl įgaliojimo, kai vykdomas susisiekimas pagal bendro kodo naudojimo susitarimus, yra skirtas konkrečiai oro susisiekimo bendrovei, ir kiekvienu atveju vykdanči pareiškimą pagal bendrojo kodo naudojimo susitarimą su užsienio bendrove reikia atskiros pareiškimo dėl įgaliojimo ir, prireikus, JAV oro susisiekimo bendrovė gali atlikti bendrojo kodo naudojimo saugumo auditą pagal JAV Transporto departamento paskelbtas gaires.
26. Jei pagal 10 straipsnio 9 punktą Bendrijos oro susisiekimo bendrovė nori JAV oro susisiekimo bendrovei leisti pagal JAV oro susisiekimo bendrovės kodą vykdomai veiklai suteikti orlaivį su įgula, Bendrijos oro susisiekimo bendrovė taip pat turi gauti JAV Transporto departamento užsakomųjų paslaugų įgaliojimą ir pareiškimą dėl leidimo. JAV delegacija nurodė, kad ji tikisi, jog iš esmės visos šiuo metu JAV reguliariąsias paslaugas teikiančios Bendrijos oro susisiekimo bendrovės taip pat turi visame pasaulyje galiojančių JAV Transporto departamento užsakomųjų paslaugų įgaliojimą. Todėl, ekonominės veiklos licencijų išdavimo požiūriu, jiems reikėtų tik pareiškimą dėl įgaliojimo JAV oro vežėjui leisti naudoti orlaivį ir įgulą. JAV delegacija taip pat nurodė nemananti, kad kitų Bendrijos oro susisiekimo bendrovės paraiškos dėl užsakomųjų paslaugų įgaliojimo sukeltų kokių nors sunkumų.
27. Kad JAV Transporto departamentas išduotų pareiškimą dėl įgaliojimo naudoti bendrą kodą ar suteikti orlaivį su įgula, jis turi padaryti išvadą, kad siūloma veikla yra naudinga viešiesiems interesams. Nustatčius, kad siūlomos paslaugos yra numatytos taikomuose oro susisiekimo paslaugų susitarimuose, gali susidaryti palankios sąlygos padaryti tokią išvadą. Teisių įtraukimas į susitarimą taip pat įrodo, kad laikomasi abipusiškumo principo.
28. Atliekant analizę, ar su bendro kodo naudojimu ir orlaivio su įgulos suteikimu, kaip numatyta 10 straipsnio 7 ir 9 dalyje, susijusi veikla naudinga viešiesiems interesams, pirmiausia dėmesys bus skiriamas tam, ar:
- JAV oro susisiekimo bendrovė atliko užsienio oro susisiekimo bendrovės saugumo auditą,
  - šalis, išdavusi užsienio oro vežėjui vežėjo pažymėjimą, priklauso IASA 1 kategorijai,
  - užsienio oro susisiekimo bendrovės kilmės šalis iš esmės laikosi abipusiškumo principo JAV oro vežėjų atžvilgiu,
  - suteikus įgaliojimą iškiltų grėsmė konkurencingumui.
29. Atliekant analizę, ar su orlaivio su įgula suteikimu susijusi veikla naudinga viešiesiems interesams, pirmiausia dėmesys bus skiriamas tam, ar
- nuomos sutartyje numatyta, kad veiklos kontrolę toliau vykdo nuomojantis oro vežėjas,
  - už teisės aktais priežiūrą toliau atsakinga nuomotojui vežėjo pažymėjimą išdavusi institucija,
  - patvirtinus nuomos sutartį nei viena šalis neįgaus nepagrįsto pranašumo darbo ginče, kai dėl ginčo nesugebama suderinti eismo rinkoje.

30. Pareiškimas dėl leidimo suteikti orlaivį su įgula bus išduodamas, bent jau iš pradžių, ribotam laikotarpiui (pvz. šešiams mėnesiams) ar išimtinais atvejais atsižvelgiant į Europos Sąjungoje taikomą metodą.
31. Atsakydama į ES delegacijos klausimą apie veiksmų laisvę, kuria JAV Transporto departamentas naudoja nustatydamas „viešųjų interesų“ standartą, JAV delegacija teigė, kad JAV Transporto departamento manymu, bendrojo kodo naudojimo susitarimai yra naudingi viešiesiems interesams plėtojant atviros erdvės aviacijos santykius ir jis nuolat ir nedelsdamas išduodavo pareiškimus dėl leidimo. JAV delegacija pažymėjo, kad kai veiklą, susijusią su bendrojo kodo naudojimu ir leidimu suteikti orlaivį su įgula, vykdo tik Šalių oro susisiekimo bendrovės, JAV Transporto departamentas atlikdamas viešųjų interesų analizę didžiausią dėmesį skirs pirmiau apibūdintiems elementams, išskyrus atvejus, kai susiduriama su išskirtinėmis aplinkybėmis, pavyzdžiui, susijusiomis su nacionaliniu saugumu, sauga ar nusikalstamumu. Be to, susidarius tokioms išskirtinėms aplinkybėms, Jungtinės Amerikos Valstijos nedelsdamos informuos kitą Šalį.
32. Atsakydama į JAV delegacijos klausimą, ES delegacija patvirtino, kad pagal šiuo metu taikomus ES teisės aktus (1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) 2407/92) Bendrijos oro susisiekimo bendrovės naudojamas orlaivis turi būti registruotas Bendrijoje. Tačiau valstybė narė gali atleisti nuo šio reikalavimo jei sudaromi trumpalaikės nuomos susitarimai siekiant patenkinti trumpalaikius poreikius ar susidarius kitoms išskirtinėms aplinkybėms. Tokio susitarimo šalimi esanti Bendrijos susisiekimo oro bendrovė privalo gauti išankstinę atitinkamos licencijos išduodančios institucijos pritarimą, ir valstybė narė gali nepritarti susitarimui dėl orlaivio su įgula suteikimo oro susisiekimo bendrovei, kuriai ji suteikė veiklos licenciją tol, kol nebus įvykdyti saugumo standartai, lygiaverčiai Bendrijos teisės aktuose ar, atitinkamai, nacionalinės teisės aktuose nustatytiems saugumo standartams.
33. Abi delegacijos pripažino, kad oro susisiekimo bendrovėms nesuteikus leidimo naudotis Susitarime numatytais teisėmis ar nepagrįstai delsiant suteikti tokį leidimą, tai galėtų paveikti teisingas ir lygias oro susisiekimo bendrovės galimybes konkuruoti. Jei kuri nors Šalis mano, kad jos oro susisiekimo bendrovė negauna ekonominės veiklos licencijos, kuri turi būti jai išduota pagal Susitarimą, ji gali šiuo klausimu kreiptis į Jungtinį komitetą.
34. Dėl 14 straipsnio 4 dalies, ES delegacija nurodė, kad pagal Europos bendrijos steigimo sutarties 295 straipsnį, ji jokių būdu nepažeidžia valstybių narių normų, reglamentuojančių nuosavybės sistemą. Atsakydama JAV delegacija pažymėjo, kad, jos nuomone, tai, jog oro susisiekimo bendrovė nuosavybės teise priklauso vyriausybei gali neigiamai paveikti teisingas ir lygias galimybes oro susisiekimo bendrovėms konkuruoti teikiant tarptautinio oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą.
35. Dėl 15 straipsnio, delegacijos pažymėjo, kad svarbu tarptautiniu lygiu susitarti dėl su aviacija susijusių aplinkos standartų atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos organizaciją. Atsižvelgdamos į tai, jos pabrėžė 35-je Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos asamblėjoje pasiektą vieningo susitarimo, kuris apima orlaivių keliamo triukšmo ir išmetamų teršalų klausimus (Rezoliucija A35-5) svarbą. Abi šalys yra įsipareigojusios visapusiškai laikytis tos Rezoliucijos. Pagal šią Rezoliuciją abi šalys yra įsipareigojusios taikyti „tolygaus požiūrio“ principą priemonių, skirtų valdyti orlaivių keliamo triukšmo poveikį, atžvilgiu (įskaitant orlaivių patekimo į oro uostus tam tikru metu apribojimus) ir užtikrinti, kad mokesčiai už orlaivių variklių oro uostuose išmetamus teršalus būtų grindžiami išlaidomis, patiriamomis mažinant poveikį aplinkai, keliamą tų orlaivių variklių išmetamų teršalų, kurie yra tinkamai nustatyti ir tiesiogiai priskirti oro transportui. Abi šalys taip pat susitarė, kad turi būti visapusiškai laikomasi atitinkamų galiojančių teisinių įsipareigojimų tarptautiniu, regioniniu, nacionaliniu ar vietos lygiu; Jungtinės Amerikos Valstijoms atitinkama data yra 2001 m. spalio 5 d., o Europos bendrijai – 2002 m. kovo 28 d.



36. Delegacijos taip pat atkreipė dėmesį į G8 valstybių 2005 m. *Gleneagles* komunikate pateiktas nuostatas dėl klimato kaitos, energetikos ir tvaraus vystymosi, taip pat į bendradarbiavimo oro eismo vadybos klausimais, numatytais 2006 m. liepos 18 d. Federalinės Aviacijos Administracijos ir Komisijos pasirašytame Susitarimo memorandume, pagrindą. Delegacijos atkreipė dėmesį į atsakingų JAV ir ES institucijų ketinimą stiprinti techninį bendradarbiavimą, įskaitant klimato mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityse, kuris padidins saugumą, degalų naudojimo efektyvumą ir sumažins oro transporto išmetamų teršalų kiekį. Atsižvelgdamos į savo atitinkamas pozicijas dėl prekybos išmetamųjų teršalų leidimais tarptautinėje aviacijoje, abi delegacijos pažymėjo, kad Jungtinės Amerikos Valstijos ir Europos Sąjunga ketina vykdyti veiklą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos principus.
37. Dėl Jungtinio komiteto sudėties, JAV delegacija nurodė, kad JAV pageidavo, jog Jungtiniame komitete būtų atstovaujama daugeliui agentūrų ir kad jam pirmininkautų Valstybės departamentas. ES nurodė, kad ES atstovaus Europos bendrija ir jos valstybės narės. Abi delegacijos taip pat nurodė, kad Jungtinio komiteto procesui būtų svarbu, kad jame dalyvautų suinteresuotieji subjektai, todėl suinteresuotųjų subjektų atstovai bus kviečiami dalyvauti stebėtojų teisėmis, išskyrus atvejus, kai viena ar abi Šalys nusprendžia kitaip.
38. Dėl 18 straipsnio, delegacijos patvirtino ketinimą surengti preliminarų Jungtinio komiteto posėdį ne vėliau kaip 60 dienų nuo šio Susitarimo pasirašymo dienos.
39. Delegacijos patvirtino suprantančios, kad tokia praktika, pavyzdžiui, primojo atsisakymo reikalavimas, viršijimo koeficientas, neprieštaravimo mokestis ar bet kokie su talpa, dažnumu ar keleiviais ir krovniais susiję apribojimai prieštarauja Susitarimui.
40. ES delegacija pažymėjo, kad abi Šalys turėtų kiek įmanoma aiškiau suvokti mastą, kuriuo JAV Transporto departamento (DOT) ir Europos Komisijos atstovai, laikydamiesi savo atitinkamų įstatymų, kitų teisės aktų ir įprastos tvarkos, galėtų keisti informacija apie Susitarimo 2 priede pateiktus konkurencijos klausimus, visų pirma duomenimis ir planais dėl klausimų, susijusių su procedūromis, kurias intensyviai svarsto tos institucijos.
41. JAV delegacija nurodė, kad Susitarimo 2 priede pateiktos procedūros yra nutarimai pagal JAV teisę ir jiems taikomi įstatymais nustatyti, reguliavimo ir teisiniai apribojimai siekiant užtikrinti, kad agentūros sprendimas yra grindžiamas tik bylos dokumentuose pateikta informacija įskaitant viešą informaciją, kurią JAV Transporto departamentas apibrėžė kaip oficialiai skelbtiną ir dėl kurios šalys turėjo galimybę pateikti pastabas prieš agentūrai priimant galutinį sprendimą.
42. JAV delegacija paaiškino, kad šie apribojimai neužkerta kelio atstovams, konsultuojantiems JAV Transporto departamente sprendimus priimančią asmenį procedūrų metu, svarstyti su Komisijos atstovais klausimus, pavyzdžiui, 1) konkurencijos padėtį visose rinkose remiantis nekonfidencialiais duomenimis; 2) veikiančių susivienijimų ar kitų bendrų įmonių poveikį ir anksčiau nustatytų sąlygų ar kitų apribojimų poveikį konkurencijos problemų sprendimui; 3) bendro pobūdžio požiūrį į konkurencijos analizę ar metodologiją; 4) buvusias bylas, įskaitant užregistruotus duomenis ir sprendimus; 5) materialinę teisę, politikos kryptis ar visoms byloms taikomas procedūras; 6) klausimus, kurie gali kilti dėl galimų bylų, kurios oficialiai nėra pradėtos, kol JAV Transporto departamento atstovai „iš anksto dar nėra nusprendę“ dėl tokių bylų faktų ar rezultatų; ir 7) kokius klausimus vykstant procedūroms iškėlė Šalys ir kokie nekonfidencialūs įrodymai buvo pateikti užregistruoti, taip pat iki tol, kol nepriimtas galimas išankstinis sprendimas dėl faktų ir rezultatų.

43. Diskusijas dėl vykstančių bylų varžo du pagrindiniai procesiniai apribojimai. Pirmas iš esmės apima Komisijos pranešimus JAV Transporto departamentui: pastarojo sprendimas negali būti grindžiamas jokia išsamiai informacija ar argumentu, dėl kurių visos šalys negali pateikti pastabų dėl registruotų duomenų priimant galutinį sprendimą. Jei gaunama tokia informacija, į ją negali būti atsižvelgiama priimant sprendimą tol, kol nesudaroma galimybė ja pasinaudoti. Antras apribojimas labiau susijęs ne su JAV Transporto departamento pranešimais, tačiau su pranešimais jam: agentūra negali parodyti, kad yra priėmusi išankstinį sprendimą dėl klausimų, ar atrodyti priėmusi tokį sprendimą, t.y. daryti išvadas prieš parengiant byloje registruotus duomenis ir viešai paskelbiant galutinį sprendimą. Šis apribojimas taikomas JAV Transporto departamentui visais atvejais: diskusijose su ES ar bet kokiais kitais suinteresuotaisiais ar nesuinteresuotaisiais subjektais, teisėtai nesančiais JAV Vyriausybės vidinio sprendimų priėmimo proceso dalimi. JAV Transporto departamentas ketina nedelsdamas pranešti Komisijos atstovams ar, remiantis jo patirtimi, svarstant konkretų klausimą galvojama priimti išankstinį sprendimą arba daryti poveikį sprendimui, kad atstovai galėtų spręsti, kokių veiksmų imtis.
44. ES delegacija paprašė JAV delegacijos užtikrinti, kad įstatymais nustatytas „viešųjų interesų“ kriterijus nenaudojamas JAV konkurencijos režime siekiant suteikti pirmenybę konkrečios JAV oro susisiekimo bendrovės interesams prieš kitų JAV ar užsienio oro susisiekimo bendrovių interesus. JAV delegacija atsaakė, kad šis kriterijus ir kiti konkurencijos standartai, kuriuos JAV Transporto departamentas privalo naudoti priimdamas sprendimus, yra sukurti ir naudojami siekiant apsaugoti konkurenciją visoje rinkoje, o ne atskiras konkuruojančias oro susisiekimo bendroves. Be kita ko, JAV delegacija pažymėjo, kad „viešieji interesai“ tarptautinio oro susisiekimo srityje yra apibrėžti įstatuose siekiant nustatyti lygias JAV ir užsienio oro susisiekimo bendrovių galimybes, o taip pat didžiausią įmanomą konkurenciją. Be to, viešųjų interesų kriterijus, numatytas įstatuose, reglamentuojančiuose JAV Transporto departamento vežėjų tarpusavio susitarimų patvirtinimą ir antimonopolinio imuniteto suteikimą jiems, nėra „išimtis“ konkurencijos analizėje, kuria turi remtis agentūra, o greičiau papildomas reikalavimas, kurį JAV Transporto departamentas turi įvykdyti prieš galėdamas suteikti antimonopolinį imunitetą. Galiausiai, JAV delegacija pabrėžė, kad visi JAV Transporto departamento sprendimai turi derėti su vidaus teisės aktais ir tarptautiniais įsipareigojimais, įskaitant civilinės aviacijos susitarimus, kuriuose numatytas bendras reikalavimas visoms šalims suteikti „teisingas ir lygias galimybes konkuruoti“ su kitų šalių oro susisiekimo bendrovėms.
45. Atsižvelgdamos į šias diskusijas visos delegacijos patvirtino, kad jų atitinkami konkurencijos režimai yra taikomi gerbiant teisingas ir lygias galimybes bendrai konkuruoti visoms šalių oro susisiekimo bendrovėms ir laikantis bendro principo saugoti ir stiprinti konkurenciją visoje rinkose neatsižvelgiant į galimai priešingus atskirų konkuruojančių oro susisiekimo bendrovių interesus.
46. Dėl Europos Komisijos procedūrų, ES delegacija paaiškino, kad esminis Europos Komisijos teisės aktyviai bendradarbiauti su užsienio vyriausybių agentūromis apribojimas atsiranda dėl ribotos teisės pranešti konfidencialią informaciją. Komisijos ir valstybių narių institucijų tyrimo metu gautai informacijai, kuri yra profesinės paslapties pobūdžio, taikomi EB sutarties 287 straipsnis ir Reglamento (EB) 1/2003 28 straipsnis. Iš esmės tai yra informacija, kuri yra neskirta viešai naudoti ir kuri gali būti surinkta atliekant tyrimą ir pateikta Komisijai kaip atsakymas į prašymą dėl informacijos arba savanoriškai. Ši informacija taip pat apima verslo ar prekybos paslaptis. Tokia informacija negali būti atskleista trečiosios šalies agentūrai, išskyrus atvejus, kai atitinkamas šaltinis duoda savo sutikimą. Todėl, jei manoma, kad būtų tinkama ir reikalinga, jog Komisija suteiktų konfidencialią informaciją užsienio agentūrai (-oms), turi būti gautas tos informacijos šaltinio sutikimas pagal atsisakymo teisę.
47. Informacija, susijusi su tyrimo atlikimu, ar galimu tyrimo atlikimu, neteikiama pagal pirmiau nurodytas nuostatas. Tokia informacija apima faktą, kad tyrimas atliekamas, bendrą tyrimo temą, įmonių, dėl kurių atliekas tyrimas, tapatybę (nors kai kurioms aplinkybėmis tai taip pat gali būti saugoma informacija), sektoriaus, kuriame atliekamas tyrimas, tapatybę, ir veiksmus, kurių siūloma imtis tyrimo metu. Siekiant tinkamai atlikti tyrimą tokia informacija paprastai laikoma konfidencialia. Tačiau ji gali būti pranešta JAV Transporto departamentui, kadangi pastarasis privalo užtikrinti informacijos konfidencialumą pagal Susitarimo 2 priedo 5 straipsnio sąlygas.



48. Atsakydama į ES klausimą, JAV delegacija patvirtino, kad kompetentingos JAV institucijos teisingai ir nedelsdamos svarstys išsamias paraiškas dėl komercinių bendradarbiavimo susitarimų, įskaitant patikslintus susitarimus, antimonopolinio imuniteto. JAV delegacija taip pat patvirtino, kad JAV ir ES susitarimas dėl oro susisiekimo, taikomas pagal 25 straipsnį ar galiojantis pagal 26 straipsnį, Bendrijos oro susisiekimo bendrovės atveju atitiks JAV Transporto departamento reikalavimą, kad tam, jog būtų svarstoma tokia užsienio oro susisiekimo bendrovės paraiška dėl antimonopolinio imuniteto suteikimo ar tolesnio tokio imuniteto taikymo, turi būti sudarytas Jungtinių Amerikos Valstijų ir paraišką pateikusių (-ių) užsienio oro susisiekimo bendrovės (-ių) kilmės šalies (-ių) atvirosios erdvės susitarimas. Pirmiau nurodytas patvirtinimas negalioja paraiškų teikėjams iš Airijos tol, kol nustos galioti 1 priedo 4 skyrius.
49. Atsakydama į ES delegacijos klausimą, JAV delegacija nurodė, kad JAV Transporto departamento visų taisyklių dėl kompiuterinių rezervavimo sistemų („KRS“ arba „sistemas“) galiojimas baigėsi 2004 m. liepos 31 d. Tačiau JAV Transporto departamentas pasilieka teisę uždrausti nesąžiningą ir neteisėtą veiklą ir nesąžiningus konkurencijos būdus oro bendrovių ir oro bendrovių paskirstymo sektoriuje bei JAV Transporto departamentas gali naudotis ta teise imdamasis veiksmų dėl akivaizdžios antikoncepcinės praktikos, kurią vykdo sistema teikdama oro susisiekimo paslaugas. Be to, Teisingumo departamentas ir Federalinė prekybos komisija turi jurisdikciją imtis veiksmų dėl skundų, kad sistema naudojama veiklai, kuri pažeidžia konkurencijos įstatymus.
50. Dėl 25 straipsnio, ES delegacija paaiškino, kad kai kuriose valstybėse narėse visų pirma jų parlamentai turi pritari laikinam taikymui pagal savo konstitucinius reikalavimus.
51. Abi delegacijos patvirtino, kad vienai Šaliai nusprendus nutraukti laikiną Susitarimo taikymą pagal 25 straipsnio 2 dalį, Šalims sutikus, gali būti toliau taikomos Susitarimo 1 priedo 4 skyriaus nuostatos.
52. ES delegacija paaiškino, kad 26 straipsnyje numatytos procedūros kai kuriose valstybėse narėse apima ratifikavimo procedūrą.
53. Atsakydama į JAV delegacijos klausimą dėl apribojimų, atsirandančių dėl valstybių narių oro susisiekimo paslaugų dvišalių susitarimų, ES delegacija patvirtino, kad bet kokie apribojimai, turintys įtakos JAV ir Bendrijos oro susisiekimo bendrovių galimybėms naudotis šiame Susitarime nustatytais teisėmis, nebebus taikomi.
54. Abi delegacijos pabrėžė tai, kad šio Susitarimo nuostatos jokių būdu neturi įtakos jų atitinkamoms teisinėms ir politinėms pozicijoms dėl įvairių su aviacija susijusių aplinkosaugos klausimų.
55. Abi delegacijos pažymėjo, kad nė viena iš jų nesirems šiuo Susitarimu ar kuria nors jo dalimi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje kaip pagrindu nepritari bet kuriuo klausimo, patenkančio į šio Susitarimo taikymo sritį, alternatyviam sprendimui.
56. Bet kurie Jungtinių Amerikos Valstijų ir valstybės narės susitarimai dėl oro susisiekimo, dėl kurių taikymo nebuvo nuspręsta iki Susitarimo pasirašymo, nebuvo įtraukti į Susitarimo 1 priedo 1 skyriuje pateiktą sąrašą. Tačiau delegacijos numato, kad Jungtinės Amerikos Valstijos ir tokia valstybė narė ar valstybės narės laikinai taikys Susitarimą pagal Susitarimo 25 straipsnį.

*Europos bendrijos bei jos valstybių narių  
delegacijos vardu*

Daniel CALLEJA

*Jungtinių Amerikos Valstijų  
delegacijos vardu*

John BYERLY

**Rašytinė deklaracija, kurią pirmininkaujanti valstybė narė pasirašydama susitarimą EB bei jos valstybių narių vardu pateiks JAV**

Iki Susitarimo įsigaliojimo valstybės narės sąžiningai ir laikydamosi galiojančių vidaus teisės aktų nuostatų jį taikys laikinai.

---