

GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMS

AMERIKAS SAVIENOTĀS VALSTIS (turpmāk "Amerikas Savienotās Valstis"), no vienas puses,

un

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

BEIĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

UNGĀRIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀ KARALISTE,

kas ir Eiropas Kopienas dibināšanas līguma puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk "dalībvalstis"),

un EIROPAS KOPIENA, no otras puses,

TIECOTIES veicināt tādu starptautisku aviācijas sistēmu, kuras pamatā ir godīga konkurence aviosabiedrību tirgū un kurā valsts iejaucas un to regulē pēc iespējas maz;

TIECOTIES pēc iespējas vārst plašumā starptautiska gaisa transporta iespējas, tostarp attīstot gaisa transporta tīklus, ievērojot pasažieru un transportētāju vajadzības pēc ērtiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem;

TIECOTIES radīt aviosabiedrībām iespēju piedāvāt ceļotājiem un transportētājiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērto tirgos;

TIECOTIES, lai visas gaisa transporta nozares jomas, arī aviosabiedrību darbinieki, varētu izmantot liberalizētu nolīgumu;

TIECOTIES starptautiskajā gaisa transportā nodrošināt visaugstākā līmeņa drošumu un drošību un atkārtoti apliecinot nopietnas bažas par aktiem vai draudiem, kas ir vērsti pret gaisa kuģu drošību, apdraud personu vai īpašuma drošumu, negatīvi ietekmē gaisa transporta darbību un mazina sabiedrības uzticību civilās aviācijas drošumam;

IEVĒROJOT Starptautiskās civilās aviācijas konvenciju, kas Čikāgā atvērta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī;

ATZĪSTOT, ka valsts subsidijas var negatīvi ietekmēt aviosabiedrību konkurenci un apdraudēt šā nolīguma galvenos mērķus;

APLIECINOT to, cik nozīmīga ir vides aizsardzība starptautiskas aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā;

NEMOT VĒRĀ to, cik nozīmīga ir patērētāju aizsardzība, arī tāda aizsardzība, kas paredzēta Konvencijā par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kura Monreālā parakstīta 1999. gada 28. maijā,

TIECOTIES izmantot spēkā esošo nolīgumu sistēmu, lai atvērtu piekļuvi tirgiem un dotu pēc iespējas lielāku labumu patērētājiem, aviosabiedrībām, darbaspēkam un sabiedrībai abās Atlantijas okeāna pusēs;

ATZĪSTOT, ka ir svarīgi darīt savām aviosabiedrībām pieejamus pasaules kapitāla tirgus, lai stiprinātu konkurenci un sekmētu šā nolīguma mērķu sasniegšanu;

TIECOTIES izveidot pasaules nozīmes precedentu liberalizācijas rezultātā gūto priekšrocību attīstīšanai šajā svarīgajā tautsaimniecības nozarē,

IR VIENOJUŠĀS PAR TURPMĀKO.

1. pants

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav paredzēts kas cits:

1. "Nolīgums" ir šis nolīgums, tā pielikumi un papildinājums, kā arī visi to grozījumi;
2. "Gaisa pārvadājumi" ir sabiedrībai par atlīdzību vai īres maksu piedāvāti, pasažieru, bagāžas, kravas un pasta – atsevišķi vai kopā veikti – pārvadājumi ar gaisa kuģi;

3. "Konvencija" ir Starptautiskās civilās aviācijas konvencija, kas Čikāgā atvērta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī, un tajā ir ietverti:

- a) visi grozījumi, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un ko ir ratificējušas gan Amerikas Savienotās Valstis, gan dalībvalsts vai dalībvalstis, ja attiecīgā jautājumā tie ir būtiski,

un

- b) visi pielikumi vai visi to grozījumi, kas pieņemti saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl kāds pielikums vai grozījums konkrētā laikā ir spēkā gan Amerikas Savienotās Valstīs, gan dalībvalstī vai dalībvalstīs, un – ja tas attiecīgā jautājumā ir būtisks;

4. "Pilnas izmaksas" ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta loģiska maksa par pieskaitāmiem administratīviem izdevumiem;
5. "Starptautiskie gaisa pārvadājumi" ir gaisa pārvadājumi pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijas gaisa telpai;
6. "Puse" ir Amerikas Savienotās Valstis vai Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis;
7. "Cena" ir tarifs, likme vai maksa, ko aviosabiedrības, tostarp to aģenti, piemēro pasažieru, bagāžas un/vai kravu pārvadājumiem (kas nav pasta pārvadājumi) pa gaisu, attiecīgos gadījumos ietverot pārvadāšanu pa zemi saistībā ar starptautiskiem gaisa pārvadājumiem, kā arī šāda tarifa, likmes vai maksas pieejamības nosacījumi;
8. "Nosēšanās tehnisku iemeslu dēļ" ir nosēšanās jebkādu iemeslu dēļ, kas nav pasažieru iekāpšana gaisa transporta līdzeklī vai izkāpšana no tā, nedz arī bagāžas, kravas un/vai pasta uzņemšana vai izkraušana;
9. "Teritorija" ASV gadījumā ir sauszemes teritorijas (kontinentālā daļa un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, kas ir tās suverenitātē jeb jurisdikcijā, un Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu gadījumā – sauszemes teritorijas (kontinentālā daļa un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, uz ko attiecas Eiropas Kopienas dibināšanas līgums – saskaņā ar minēto līgumu un jebkādu turpmāku instrumentu. Šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai attiecīgi neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes juridisko nostāju domstarpībās par to, kā suverenitātē ir lidostas teritorija, un Gibraltāra lidostas neiekļaušanu Eiropas Kopienas pasākumos aviācijas jomā, kas ir spēkā 2006. gada 18. septembrī dalībvalstu starpā saskaņā ar nosacījumiem 2006. gada 18. septembra ministru paziņojumā par Gibraltāra lidostu, par ko vienojās 2006. gada 18. septembrī Kordobā;

un

10. "Lietošanas maksa" ir maksa, ko aviosabiedrībām uzliek par lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu izmantošanu, arī par saistītu pakalpojumu un iekārtu izmantojumu.

2. pants

Godīgas un vienlīdzīgas iespējas

Katra Puse nodrošina godīgas un vienlīdzīgas iespējas abu Pušu aviosabiedrībām konkurēt šajā nolīgumā paredzēto starptautisko gaisa pārvadājumu nodrošināšanā.

3. pants

Tiesību piešķiršana

1. Katra Puse piešķir otrai Pusei šādas tiesības, lai otras Puses aviosabiedrības varētu veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus:
 - a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;
 - b) tiesības nosēsties tās teritorijā tehnisku iemeslu dēļ;
 - c) tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus starp dažādiem punktiem šādos maršrutos:
 - i) Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībām (turpmāk "ASV aviosabiedrības") – no punktiem aiz ASV robežām pāri ASV un starppunktiem uz jebkuru punktu vai punktiem jebkurā dalībvalstī vai dalībvalstīs un aiz to robežām; un pakalpojumiem, kas pārvadā tikai kravas – starp jebkuru dalībvalsti un jebkuru punktu vai punktiem (tostarp jebkurās citās dalībvalstīs);
 - ii) Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu aviosabiedrībām (turpmāk "Kopienas aviosabiedrības") – no punktiem, kas ir aiz dalībvalstīm, pāri dalībvalstīm un starppunktiem uz jebkuru punktu vai punktiem ASV un tālāk; pakalpojumiem, kas pārvadā tikai kravas – starp ASV un jebkuru punktu vai punktiem; un kombinētiem pakalpojumiem – no jebkura punkta vai punktiem ASV uz jebkuru punktu vai punktiem Eiropas kopējā gaisa telpā (turpmāk "ECAA") no šā nolīguma parakstīšanas dienas,
 - un
 - d) šajā nolīgumā citādi paredzētas tiesības.
2. Katra aviosabiedrība jebkurā vai visos lidojumos pēc izvēles var:
 - a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;
 - b) apvienot dažādus lidojumu numurus vienā aviācijas operācijā;
 - c) apkalpot punktus pirms un aiz Pušu teritorijām, starppunktus, kā arī punktus Pušu teritorijās jebkurā kombinācijā un secībā;
 - d) izlaist nosēšanos jebkurā punktā vai punktos;
 - e) pārcelt pārvadājumus no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā;

- f) apkalpot punktus aiz jebkura punkta tās teritorijā ar vai bez gaisa kuģa vai lidojuma numura nomaiņas un piedāvāt un reklamēt šādus pakalpojumus sabiedrībai kā tranzīta pakalpojumus;
- g) veikt starpnosēšanos jebkurā punktā katras Puses teritorijā vai ārpus tās;
- h) veikt tranzīta pārvadājumus pāri otras Puses teritorijai;
- un
- i) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tādu pārvadājumu izcelsmes;

bez virzienu vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem un bez jebkādu pārvadājumu veikšanas tiesību zaudēšanas, kas citādi ir pieļaujama saskaņā ar šo nolīgumu.

3. Šā panta 1. punktu piemēro, ievērojot nosacījumu, ka:

- a) ASV aviosabiedrībām, izņemot pakalpojumus, kas pārvadā tikai kravas, pārvadājums ir tāda pakalpojuma daļa, kurā apkalpo Amerikas Savienotās Valstis,
- un
- b) Kopienas aviosabiedrībām, izņemot i) pakalpojumus, kas pārvadā tikai kravas, un ii) kombinētus pakalpojumus starp ASV un jebkuru ECAA dalībvalsti no šā nolīguma parakstīšanas dienas – pārvadājums ir tāda pakalpojuma daļa, kurā apkalpo dalībvalsti.

4. Katra Puse ļauj ikvienai aviosabiedrībai noteikt piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu biežumu un ietilpību atkarībā no komerciāliem apsvērumiem tirgū. Saskaņā ar minētajām tiesībām neviena Puse vienpusēji neierobežo satiksmes apjomu, pakalpojumu biežumu vai periodiskumu, vai otras Puses aviosabiedrību izmantoto gaisa kuģu tipu vai tipus, kā arī neprasa otras Puses aviosabiedrību lidojumu grafiku, čārterlidojumu programmu vai darbības plānu iesniegšanu – izņemot muitas, tehnisku, operatīvu un vides iemeslu (atbilstīgi 15. pantam) dēļ, ievērojot vienādus nosacījumus atbilstīgi Konvencijas 15. pantam.

5. Ikviens aviosabiedrība drīkst veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, bez kādiem ierobežojumiem mainot izmantojamo gaisa kuģu tipus vai skaitu; ja vien a) ASV aviosabiedrībām, izņemot pakalpojumus, kas pārvadā tikai kravas, pārvadājums ir tāda pakalpojuma daļa, kurā apkalpo tikai Amerikas Savienotās Valstis, un b) Kopienas aviosabiedrībām, izņemot i) pakalpojumus, kas pārvadā tikai kravas, un ii) kombinētus pakalpojumus starp ASV un ECAA dalībvalsti no šā nolīguma parakstīšanas dienas, pārvadājums ir tāda pakalpojuma daļa, kurā apkalpo dalībvalsti.

6. Nekas šajā nolīgumā nepiešķir:

- a) ASV aviosabiedrībām tiesības kādas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu un pasta sūtījumus, ko pārvadā kompensācijas kārtā un kā galamērķis ir cits punkts attiecīgās dalībvalsts teritorijā;
- b) Kopienas aviosabiedrībām tiesības ASV teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu vai pasta sūtījumus, ko pārvadā kompensācijas kārtā un kā galamērķis ir cits punkts ASV teritorijā.

7. Kopienas aviosabiedrību piekļuvi ASV valdības iepirktiem pārvadājumiem reglamentē ar 3. pielikumu.

4. pants

Atļauju izsniegšana

Saņemot vienas Puses aviosabiedrības pieteikumus darbības pilnvarām un tehniskām atļaujām paredzētā formā un kārtībā, otrā Puse piešķir attiecīgās pilnvaras un atļaujas ar visisāko iespējamo procesuālo kavējumu, ja:

- a) ASV aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole pieder Amerikas Savienotajām Valstīm, ASV valstspiederīgajiem vai abiem, un aviosabiedrība ir licencēta kā ASV aviosabiedrība, un tās galvenā uzņēmējdarbības vieta ir ASV teritorijā;
- b) Kopienas aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole pieder dalībvalstij vai dalībvalstīm, šis valsts vai šo valstu valstspiederīgajiem vai abiem, un aviosabiedrība ir licencēta kā Kopienas aviosabiedrība un tās galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Eiropas Kopienas teritorijā;
- c) aviosabiedrība ir kvalificēta saskaņā ar tiesību aktos un noteikumos paredzētām prasībām, ko starptautiskos gaisa pārvadājumos parasti piemēro tā Puse, kas izskata pieteikumu vai pieteikumus;
- un
- d) ir ievēroti un īstenoti 8. pantā (Drošums) un 9. pantā (Drošība) izklāstītie noteikumi.

5. pants

Atļauju atsaukšana

1. Jebkura Puse var atsaukt, pārtraukt vai ierobežot darbības pilnvaras vai tehniskās atļaujas vai citādi pārtraukt vai ierobežot otras Puses aviosabiedrības darbību, ja:

- a) ASV aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole nepieder Amerikas Savienotajām Valstīm, ASV valstspiederīgajiem vai abiem, vai aviosabiedrība nav licencēta kā ASV aviosabiedrība, vai tās galvenā uzņēmējdarbības vieta nav ASV teritorijā;
- b) Kopienas aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole nepieder dalībvalstij vai dalībvalstīm, šis valsts vai šo valstu valstspiederīgajiem vai abiem, vai aviosabiedrība nav licencēta kā Kopienas aviosabiedrība, vai tās galvenā uzņēmējdarbības vieta nav Eiropas Kopienas teritorijā;

vai

- c) attiecīgā aviosabiedrība nav ievērojusi šā nolīguma 7. pantā (Tiesību aktu piemērošana) izklāstītos noteikumus.

2. Ja vien nav būtiski svarīga tūlītēja rīcība, lai novērstu turpmāku neatbilstību 1. punkta c) apakšpunktam, šajā pantā paredzētās tiesības īsteno tikai pēc otras Puses uzklaušanas.

3. Šis pants neierobežo nevienas Puses tiesības pārtraukt, atsaukt, ierobežot vai uzlikt nosacījumus otras Puses aviosabiedrības vai aviosabiedrību darbības pilnvarām vai tehniskām atļaujām, vai uzlikt tām nosacījumus atbilstīgi 8. (Drošums) vai 9. pantam (Drošība).

6. pants

Papildu jautājumi saistībā ar īpašumtiesībām, ieguldījumiem un kontroli

Neatkarīgi no citiem šā nolīguma noteikumiem Puses saskaņā ar saviem attiecīgajiem tiesību aktiem savos lēmumos īsteno 4. pielikuma noteikumus saistībā ar īpašumtiesībām, ieguldījumiem un kontroli.

7. pants

Tiesību aktu piemērošana

1. Katras Puses tiesību akti, kas saistīti ar starptautiskā aeronavigācijā iesaistīta gaisa kuģa ielašanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai ar šāda gaisa kuģa ekspluatāciju un navigāciju,

tam atrodoties tās teritorijā, ir piemērojami gaisa kuģiem, ko izmanto otrās Puses aviosabiedrības, un tie ir jāievēro šādām aviosabiedrībām, ierodoties vai atrodoties pirmās Puses teritorijā, vai izlidojot no tās.

2. Ielidojot vienas Puses teritorijā, atrodoties tajā vai izlidojot no tās, otras Puses aviosabiedrības pasažieru, apkalpju vai kravu sakarā ievēro attiecīgajā teritorijā piemērojamos tiesību aktus un noteikumus par gaisa kuģu pasažieru, apkalpju vai kravu ielaišanu minētajā teritorijā vai izceļošanu no tās (arī noteikumus par ielidošanu, formalitātēm, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai – pasta gadījumā – pasta noteikumus).

8. pants

Drošums

1. Pušu atbildīgās iestādes šajā nolīgumā paredzēto gaisa pārvadājumu ekspluatācijai atzīst par derīgām vienas otrai izdotas vai par derīgām atzītas un joprojām spēkā esošas lidojumderīguma apliecības, lidošanas pieredzes apliecības un licences, ja šādas apliecības vai licences atbilst vismaz minimālajiem standartiem, kādus var noteikt saskaņā ar Konvenciju. Atbildīgās iestādes tomēr var atteikties atzīt tādas lidošanas pieredzes apliecības un licences par derīgām lidojumu veikšanai virs savas valsts teritorijas, ko to valsts valstspiederīgajiem ir piešķirušas vai atzinušas par derīgām citas tādas iestādes.

2. Puses atbildīgās iestādes var lūgt konsultācijas citām atbildīgām iestādēm par šo iestāžu uzturētiem drošuma standartiem, kas saistīti ar aeronavigācijas iekārtām, gaisa kuģu apkalpēm, gaisa kuģiem un šo iestāžu pārraudzībā esošu aviosabiedrību darbību. Tādas konsultācijas veic 45 dienās pēc lūguma saņemšanas, ja nav panākta cita vienošanās. Ja pēc šādām konsultācijām atbildīgās lūgumu iesniedzējas iestādes uzzina, ka minētās citas iestādes šajās jomās efektīvi neuztur vai neīsteno drošuma standartus un prasības, lai tie atbilstu vismaz minimālajiem standartiem, kādus var noteikt saskaņā ar Konvenciju, tad atbildīgās lūgumu iesniedzējas iestādes paziņo šīm citām iestādēm par atklājumiem un pasākumiem, kādus uzskata par vajadzīgiem, lai nodrošinātu atbilstību šiem minimālajiem standartiem, un minētās citas iestādes veic attiecīgus korektīvus pasākumus. Atbildīgās lūgumu iesniedzējas iestādes patur tiesības pārtraukt, atsaukt vai ierobežot tās aviosabiedrības vai aviosabiedrību darbības pilnvaras vai tehniskās atļaujas, kuru drošuma pārraudzību veic minētās citas iestādes, ja šīs citas iestādes neveic attiecīgus korektīvus pasākumus attiecīgā laikā, kā arī veikt tūlītējus pasākumus attiecībā uz tādu aviosabiedrību vai aviosabiedrībām, ja tas ir būtiski svarīgi, lai novērstu turpmāku minēto standartu un prasību uzturēšanu un īstenošanas pienākumu nepildīšanu, kas rada tiešus draudus lidojumu drošumam.

3. Eiropas Komisija vienlaicīgi saņem visus šajā pantā minētos lūgumus un paziņojumus.

4. Nekas šajā pantā nevar liegt atbildīgām Pušu iestādēm iesaistīties pārrunās par drošumu, tostarp tādās, kas ir saistītas ar drošuma standartu un prasību piemērošanu parastos apstākļos vai arī ārkārtas situācijās, kas dažkārt var rasties.

9. pants

Drošība

1. Saskaņā ar starptautiskos tiesību aktos paredzētām tiesībām un saistībām Puses atkārtoti apliecina, ka to saistības vienai pret otru sargāt civilās aviācijas drošību no nelikumīgas iejaukšanās ir neatņemama šā nolīguma daļa. Neierobežojot starptautiskos tiesību aktos paredzēto tiesību un saistību vispārēju piemērojamību, Puses jo īpaši rīkojas saskaņā ar šādiem nolīgumiem: Konvencija par noziegumiem un citām gaisa kuģos izdarītām nelikumīgām darbībām, kas Tokijā parakstīta 1963. gada 14. septembrī, Konvencija par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas Hāgā parakstīta 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kas Monreālā parakstīta 1971. gada 23. septembrī, un Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas Monreālā parakstīts 1988. gada 24. februārī.

2. Puses pēc lūguma viena otrai sniedz visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu jebkādas draudus civilās aviācijas drošībai, tostarp novērstu civilu gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpju, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu.

3. Puses savstarpējās attiecībās ievēro aviācijas drošības standartus un Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas attiecīgo pieņemto praksi, kas ietverta Konvencijas pielikumos; tās prasa to reģistros reģistrētiem gaisa kuģu operatoriem, gaisa kuģu operatoriem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīga uzturēšanās vieta ir to teritorijā, kā arī lidostu operatoriem to teritorijā darboties saskaņā ar šādiem aviācijas drošības noteikumiem.

4. Katra Puse savā teritorijā nodrošina efektīvus pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus, pārbaudītu pasažierus, apkalpi un viņu bagāžu un rokas bagāžu, kā arī lai pārbaudītu kravu un gaisa kuģa krājumus pirms iekāpšanas un iekraušanas, kā arī tās laikā; un nodrošina, lai šos pasākumus pielāgotu, palielinoties civilās aviācijas drošības apdraudējumiem. Katra Puse piekrīt, ka ir jāievēro otras Puses prasītie drošības noteikumi attiecībā uz izlidošanu no šīs otras Puses teritorijas un uzturēšanas tajā. Katra Puse pozitīvi apsver jebkuru otras Puses prasību īpašu drošības pasākumu veikšanai, lai novērstu konkrētus draudus.

5. Pilnībā ievērojot un respektējot otras Puses suverenitāti, Puse var pieņemt drošības pasākumus ielidošanai tās teritorijā. Ja iespējams, šī Puse ņem vērā drošības pasākumus, kādus jau piemēro otra Puse, un jebkādu otras Puses piedāvātu viedokli. Katra Puse tomēr atzīst, ka nekas šajā pantā neierobežo Puses iespējas vispār atteikt ielidošanu tās teritorijā ar jebkuru lidojumu vai lidojumiem, kas pēc tās uzskatiem rada draudus tās drošībai.

6. Puse var veikt ārkārtas pasākumus, tostarp grozījumus, lai novērstu konkrētus draudus drošībai. Par šādiem pasākumiem tūlīt paziņo otras Puses atbildīgajām iestādēm.

7. Puses uzsver saskaņotas prakses un standartu pakāpeniskas ieviešanas nozīmi kā līdzekli gaisa transporta drošības palielināšanai un normatīvu atšķirību samazināšanai. Lai to panāktu, Puses pilnībā izmanto un attīsta esošos līdzekļus pašreizējo un ierosināto drošības pasākumu apspriešanai. Puses paredz, ka cita starpā apspriedēs izskatīs jaunus otras Puses ierosinātus drošības pasākumus vai tādus, ko tā apsver, tostarp drošības pasākumu pārskatīšanu, mainoties apstākļiem; vienas Puses ierosinātus pasākumus, lai ievērotu otras Puses paredzētās drošības prasības; iespējas ātrāk pielāgot standartus saistībā ar aviācijas drošības pasākumiem; un vienas Puses prasību saskaņošana ar otras Puses tiesību aktos paredzētām saistībām. Tādām apspriedēm būtu jāveicina operatīva jaunu drošības ierosmju un prasību paziņošana un iepriekšēja apspriešana.

8. Neskarot vajadzību veikt tūlītējus pasākumus, lai aizsargātu pārvadājumu drošību, Puses apliecina, ka, apsverot drošības pasākumus, Puse novērtē iespējamo negatīvo ietekmi uz starptautiskiem gaisa pārvadājumiem un, ja tas nav ar likumu aizliegts, ņem vērā šādus faktorus, nosakot, kādi pasākumi ir vajadzīgi un atbilstīgi, lai novērstu tādas drošības problēmas.

9. Ja notiek ar civila gaisa kuģa nelikumīgu sagrābšanu saistīts starpgadījums vai pastāv tādi draudi, vai notiek citas nelikumīgas darbības pret kāda gaisa kuģa, pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošumu, Puses palīdz viena otrai, atvieglējot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši likvidētu tādus starpgadījumus vai draudus.

10. Ja vienai Pusei ir pamats uzskatīt, ka otra Puse ir atkāpusies no šajā pantā ietvertiem aviācijas drošības noteikumiem, attiecīgā Puse var lūgt otrai Pusei tūlītējus paskaidrojumus. Ja 15 dienās pēc tāda lūguma nav panākta pietiekama vienprātība, tas ir iemesls tās Puses aviosabiedrībai vai aviosabiedrībām pārtraukt, atsaukt vai ierobežot darbības pilnvaras vai tehnisku atļauju, vai paredzēt nosacījumus to izmantošanai. Ja ārkārtas gadījumā ir vajadzīgs, Puse var veikt pagaidu darbības pirms 15 dienu termiņa beigām.

11. Atsevišķi no lidostu novērtējuma, kas veikts, lai konstatētu atbilstību šā panta 3. punktā minētajiem aviācijas drošības standartiem un praksei, Puse var lūgt otras Puses sadarbību, novērtējot, vai šīs otras Puses konkrētie drošības pasākumi atbilst lūguma iesniedzējas Puses prasībām. Atbildīgās Pušu iestādes iepriekš koordinē lidostas, ko paredzēts novērtēt, kā arī novērtējumu datumus, un izstrādā tādu novērtējumu rezultātu izskatīšanas procedūru. Ņemot vērā novērtējumu rezultātus, lūguma iesniedzēja Puse var nolemt, ka otras Puses teritorijā piemēro līdzvērtīga standarta drošības pasākumus, lai tranzīta pasažierus, tranzīta bagāžu un/vai tranzīta kravu var atbrīvot no atkārtotas pārbaudes lūguma iesniedzējas Puses teritorijā. Par tādu lēmumu paziņo otrai Pusei.

10. pants

Komerciespējas

1. Katras Puses aviosabiedrībām ir tiesības izveidot birojus otras Puses teritorijā, lai veicinātu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un ar tiem saistītas darbības.

2. Katras Puses aviosabiedrībām saskaņā ar otras Puses tiesību aktiem un noteikumiem par ieceļošanu, uzturēšanos un nodarbinātību ir tiesības otras Puses teritorijā ievest un uzturēt personālu vadības, noieta, tehniskos, operatīvos jautājumos, kā arī citus speciālistus, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

3. a) Neskarot šā punkta b) apakšpunktu, katrai aviosabiedrībai saistībā ar lidlauka pakalpojumiem otras Puses teritorijā ir:

i) tiesības pašai uz saviem lidlauka pakalpojumiem ("pašapkalpošanos") vai, pēc savas izvēles;

ii) tiesības izvēlēties no konkurējošiem kompleksu vai daļēju lidlauka pakalpojumu sniedzējiem, ja tiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Puses tiesību aktiem un noteikumiem, un ja tādi piegādātāji ir tirgū.

b) Iepriekš a) apakšpunkta i) un ii) punktā minētās tiesības attiecas tikai uz konkrētiem pieejamo telpu vai ietilpības ierobežojumiem, kas izriet no vajadzības uzturēt drošu lidostas darbību. Ja tādi ierobežojumi liedz pašapkalpoties, un piegādātājiem, kas nodrošina lidostas pakalpojumus, faktiski nav konkurences, visi tādi pakalpojumi ir visām aviosabiedrībām pieejami ar vienādiem un loģiskiem noteikumiem; tādu pakalpojumu cenas nepārsniedz to kopējās izmaksas, kurās ietverta samērīga, aktīvu nestā peļņa pēc amortizācijas atskaitījumiem.

4. Ikvienai katras Puses aviosabiedrība otras Puses teritorijā tieši un/vai pēc aviosabiedrības izvēles, izmantojot tirdzniecības aģentus vai citus aviosabiedrības izraudzītus starpniekus, drīkst iesaistīties gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanā. Ikvienai aviosabiedrībai ir tiesības pārdot tādus pārvadājumu pakalpojumus, un ikvienu personu drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumu pakalpojumus attiecīgās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

5. Ikvienai aviosabiedrībai ir tiesības konvertēt un pārskaitīt ienākumus no otras Puses teritorijas uz savu teritoriju un – izņemot gadījumus, kad tas neatbilst vispārēji piemērojamiem normatīvajiem aktiem – pēc lūguma, uz paša izraudzītu valsti vai valstīm. Ieņēmumus konvertēt un pārskaitīt ir atļauts tūlīt, bez ierobežojumiem un neuzliekot tiem nodokļus, pēc maiņas kursa, ko kārtējiem darījumiem un pārskaitījumiem piemēro dienā, kad gaisa pārvadātājs iesniedz pārskaitījuma pieteikumu.

6. Ikvienas Puses aviosabiedrībām ir atļauts vietējā valūtā segt vietējos izdevumus, arī pirkt degvielu otras Puses teritorijā. Ikvienas Puses aviosabiedrības pēc savas izvēles tādus izdevumus otras Puses teritorijā var maksāt brīvi konvertējamās valūtās, ievērojot vietējos noteikumus valūtas jomā.

7. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolikumu, ikvienu jebkuras Puses aviosabiedrība var slēgt mārketinga sadarbības līgumus, piemēram, līgumus par konkrētām vietām katrā lidojumā vai par kodu koplietojumu, ar:

a) jebkuru Puses aviosabiedrību vai aviosabiedrībām;

b) jebkuru trešās valsts aviosabiedrību vai aviosabiedrībām;

un

c) virszemes (sauszemes vai jūras) pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju jebkurā valstī;

ja i) visiem tādos līgumos iesaistītām personām ir atbilstīgas pilnvaras un ii) līgumi atbilst tiesību aktos paredzētiem nosacījumiem, kādus Puses parasti piemēro, veicot starptautiskus gaisa pārvadājumus vai piedāvājot tādos pakalpojumus.

8. Ikvienas puses aviosabiedrībām ir tiesības slēgt franšīzes vai marķēšanas nolīgumus ar sabiedrībām, tostarp aviosabiedrībām, ja aviosabiedrībām ir attiecīga atļauja un tās atbilst tiesību aktos paredzētajiem nosacījumiem, kādus Puses parasti piemēro tādiem nolīgumiem. Tādiem nolīgumiem piemēro 5. pielikumu.

9. Lai nodrošinātu starptautiskus gaisa pārvadājumus ar apkalpi, katras Puses aviosabiedrības var noslēgt nolīgumus ar:

a) jebkuru katras Puses aviosabiedrību vai aviosabiedrībām,

un

b) jebkuru trešās valsts aviosabiedrību vai aviosabiedrībām;

ja visiem tādos nolīgumos iesaistītajiem ir pienācīgas atļaujas un šie nolīgumi atbilst tiesību aktos un noteikumos paredzētajiem nosacījumiem, kādus Puses parasti piemēro šādiem nolīgumiem. Neviena no Pusēm nevar pieprasīt, lai kādas Puses aviosabiedrībai, kas nodrošina gaisa kuģi, būtu šajā nolīgumā noteiktās tiesības veikt satiksmi tajos maršrutos, kuros gaisa kuģis tiks ekspluatēts.

10. Neatkarīgi no citiem šā nolīguma noteikumiem Pušu aviosabiedrībām un netiešiem kravas pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem saistībā ar starptautiskiem gaisa pārvadājumiem ir bez jebkādiem ierobežojumiem atļauts izmantot jebkādu sauszemes kravas transportu uz jebkādiem punktiem Pušu teritorijā vai trešās valstīs, kā arī no tām, tostarp attiecīgos gadījumos transportu uz visām lidostām ar muitas iestādēm, kā arī no tām, un, attiecīgos gadījumos, arī tiesības saskaņā ar spēkā esošiem tiesību aktiem un noteikumiem transportēt kravu, kas atrodas muitas kontrolē. Kravai, ko pārvadā ar sauszemes transportu vai ar gaisa transportu, ir pieejama lidostas muitas apstrāde un telpas. Aviosabiedrības var izvēlēties pašas veikt pārvadājumus pa zemi vai nodrošināt to, izmantojot nolīgumus ar citiem pārvadātājiem pa zemi, arī izmantot sauszemes transporta pakalpojumus, ko sniedz citas aviosabiedrības un netiešo kravas gaisa pārvadājumu sniedzēji. Tādus jauktus kravas pārvadājumu pakalpojumus var piedāvāt par vienu kopēju cenu, kurā ir ietverta gan maksa par gaisa transportu, gan pārvadāšanu pa zemi – ar noteikumu, ka nosūtītāji nav maldināti par faktisko pārvadāšanu.

11. pants

Muitas nodokļi un maksājumi

1. Vienas Puses teritorijā otras Puses aviosabiedrību veiktos starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistīti gaisa kuģi, to parastās iekārtas, degviela, smērvielas, tehniskās apkopes palīgmateriāli, lidlauka iekārtas, rezerves daļas (arī dzinēji), gaisa kuģa krājumi (pie tiem pieder pārtika, dzērieni un alkoholiski dzērieni, tabaka un citi ražojumi, ko lidojuma laikā paredzēts ierobežotos daudzumos pārdot pasažieriem vai kas paredzēti pasažieru lietošanai – bet ne tikai) un citi izstrādājumi, ko paredzēts izmantot vai ko izmanto tikai saistībā ar starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu darbību vai apkopi, saskaņā ar savstarpējības principu ir atbrīvoti no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un atlīdzībām, ko a) uzliek valsts vai vietējas iestādes, vai Eiropas Kopiena un b) ko nenosaka sniedzamo pakalpojumu izmaksas – ar noteikumu, ka iekārtas un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. No šā panta 1. punktā minētajiem nodokļiem, maksājumiem un atlīdzībām, izņemot maksājumus, ko nosaka sniegtā pakalpojuma izmaksas, pēc savstarpējības principa ir atbrīvoti arī:

a) gaisa kuģu krājumi, kas ir ievesti vai piegādāti kādas Puses teritorijā un loģiskā daudzumā iekrauti, lai tos lietotu starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistītas Puses gaisa kuģi, kam paredzēts izlidot, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj gaisa kuģī;

b) lidlauka iekārtas un rezerves daļas (arī dzinēji), ko ievēd kādas Puses teritorijā, lai apkalpotu, apkoptu vai remontētu starptautiskā gaisa pārvadājumā izmantotu otras Puses aviosabiedrības gaisa kuģi;

c) smērvielas un tehniskās apkopes palīgmateriāli, ko ievēd vai piegādā kādas Puses teritorijā, lai izmantotu otras Puses aviosabiedrības starptautiskā gaisa pārvadājumā iesaistītā gaisa kuģi, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj gaisa kuģī;

un

d) kā noteikts katras Puses muitas tiesību aktos, iespieddarbi, ko ievēd vai piegādā vienas Puses teritorijā un iekrauj otras Puses aviosabiedrības starptautiskā gaisa pārvadājumā iesaistītā gaisa kuģi, kam paredzēts izlidot, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj gaisa kuģī.

3. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minētās iekārtas un krājumus glabātu attiecīgu iestāžu uzraudzībā un kontrolē.

4. Šajā pantā paredzētie izņēmumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Puses aviosabiedrības ir noslēgušas līgumu ar citu aviosabiedrību, kam otra Puse ir piešķirusi tādas pašas atbrīvojumus, lai otras Puses teritorijā irētu vai nodotu šā panta 1. un 2. punktā minētos izstrādājumus.

5. Nekas šajā nolīgumā neliedz nevienai Pusei uzlikt nodokļus, maksājumus vai atlīdzības precēm, ko nepārdod pasažieru patēriņam gaisa kuģī, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumu starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauts izkāpt vai iekāpt.

6. Ja attiecībā uz degvielu, ko piegādā ASV aviosabiedrību gaisa kuģiem šo dalībvalstu teritorijā lidojumiem starp šīm dalībvalstīm, divas vai vairākas dalībvalstis paredzējušas atcelt Padomes Direktīvas 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris) 14. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto atbrīvojumu, Apvienotā komiteja izskata šo jautājumu saskaņā ar 18. panta 4. punkta e) apakšpunktu.

7. Puse tās aviosabiedrības vai aviosabiedrību vārdā var lūgt otras Puses palīdzību, lai šā panta 1. un 2. punktā minētajām precēm nodrošinātu atbrīvojumu no nodokļiem, maksājumiem un atlīdzībām, ko uzliek valsts vai vietējās iestādes, kā arī atbrīvojumu no maksājumiem par degvielas apgrozījumu šajā pantā aprakstītajos apstākļos, izņemot gadījumus, ja maksājumi ir pamatoti ar sniegto pakalpojumu izmaksām. Atbildot uz šo lūgumu, otra Puse vērš attiecīgās valsts administrācijas nodaļas vai iestādes uzmanību uz lūguma iesniedzējas Puses viedokli un veicina to, lai šo viedokli attiecīgi ņemtu vērā.

12. pants

Lietošanas maksa

1. Lietošanas maksas, ko katras Puses kompetentās maksājumu uzlikšanas iestādes vai struktūras var uzlikt otras Puses aviosabiedrībām, ir taisnīgi noteiktas un samērīgas, tās nav netaisnīgi diskriminatīvas un ir objektīvi sadalītas pa lietotāju kategorijām. Katrā ziņā visas tādas lietotāju maksas otras Puses aviosabiedrībām aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas nav mazāk izdevīgi nekā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkurai citai aviosabiedrībai maksas aprēķināšanas laikā.

2. Lietošanas maksa, ko uzliek otras Puses aviosabiedrībām, var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilnas izmaksas, kas rodas kompetentajām iestādēm vai struktūrām par attiecīgās lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas un aviācijas drošības iekārtu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostu sistēmā. Tādas maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc amortizācijas atskaitīšanas. Iekārtas un pakalpojumus, par ko nosaka maksas, nodrošina efektīvi un pamatojoties uz saimnieciskiem apsvērumiem.

3. Katra Puse veicina savā teritorijā esošo kompetento maksājumu uzlikšanas iestāžu vai struktūru un pakalpojumu un iekārtu izmantotāju aviosabiedrību savstarpējas konsultācijas, kā arī veicina kompetento maksājumu uzlikšanas iestāžu vai struktūru un aviosabiedrību savstarpēju apmaiņšanos ar informāciju, kas varētu būt vajadzīga, lai veiktu maksu pamatotības precīzu pārskatu saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktā izklāstītiem principiem. Katra Puse rosina kompetentās maksājumu uzlikšanas iestādes vai struktūras loģiski paziņot par visiem ierosinājumiem mainīt lietošanas maksas, lai lietotāji varētu paust savu viedokli, pirms pārmaiņas veic.

4. Domstarpību izšķiršanas procedūrās saskaņā ar 19. pantu nevar uzskatīt, ka kāda no Pusēm pārkāpusi šo pantu, izņemot tad, ja a) tā loģiski pieņemamā laikā nav pārskatījusi lietotāju maksas vai praksi, kas ir otras Puses sūdzības priekšmets; vai b) pēc tādas pārskatīšanas tā neveic visus tai iespējamus pasākumus, lai kompensētu jebkādu lietošanas maksu vai praksi, kas nav saskaņā ar šo pantu.

13. pants

Cenas

1. Cenas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar šo nolīgumu, nosaka brīvi, un tās nav ne jāapstiprina, ne jāreģistrē.

2. Neatkarīgi no 1. punkta:

a) tādas cenas ieviešana vai turpmāka piemērošana, ko ierosinājusi noteikt vai nosaka ASV aviosabiedrība starptautiskiem gaisa pārvadājumiem starp vienu punktu kādā no dalībvalstīm un punktu citā dalībvalstī, atbilst Padomes Regulas (EEK) Nr. 2409/92 (1992. gada 23. jūlijs) 1. panta 3. punktam vai tiesību pārņēmējai regulai, kas nav lielākā mērā ierobežojoša;

b) saskaņā ar šo punktu Pušu aviosabiedrības atbildīgajām Pušu iestādēm pēc lūguma tūlīt nodrošina piekļuvi informācijai par vēsturiskām, pašreizējām un ierosinātām cenām tā, kā pieņemams šīm iestādēm, kā arī tām pieņemamā formā.

14. pants

Valdības subsīdijas un atbalsts

1. Puses atzīst, ka valdības subsīdijas un atbalsts var negatīvi ietekmēt godīgas un vienlīdzīgas konkurences iespējas, aviosabiedrībām sniedzot starptautiskus gaisa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šis nolīgums.

2. Ja viena Puse uzskata, ka valdības subsīdijas vai atbalsts, ko paredz sniegt vai sniedz otra Puse šīs otras Puses aviosabiedrībām, varētu negatīvi ietekmēt vai negatīvi ietekmē pirmās Puses aviosabiedrību iespējas godīgi un vienlīdzīgi konkurēt, tā var iesniegt savus novērojumus minētajai otrai Pusei. Turklāt tā var lūgt sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi, kā paredzēts 18. pantā, lai apspriestu jautājumu un izstrādātu piemērotu reakciju, ja bažas atzītas par likumīgām.

3. Katra Puse var vērsties pie atbildīgām valdības iestādēm otras Puses teritorijā, tostarp pie valsts, provinces vai vietējā līmeņa iestādēm, ja tā uzskata, ka paredzētā vai sniegtā subsīdija vai atbalsts negatīvi ietekmēs konkurenci, kā minēts 2. punktā. Ja Puse nolemj stāties tādos tiešos kontaktos, tā tūlīt informē otru Pusi ar diplomātisku līdzekļu starpniecību. Tā var arī lūgt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu.

4. Šajā pantā izvirzītie jautājumi varētu ietvert, piemēram, kapitāla ieguldījumus, šķērssubsidēšanu, dotācijas, garantijas, īpašumtiesības, nodokļu atvieglojumus vai atbrīvojumus no nodokļiem, ko piešķir jebkura valdības iestāde.

15. pants

Vide

1. Puses atzīst to, cik nozīmīga ir vides aizsardzība starptautiskas aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā. Puses atzīst, ka vides aizsardzības pasākumu izmaksas un ieguvumi ir rūpīgi jāizsver, izstrādājot starptautisku aviācijas politiku.

2. Pusei, apsverot ierosinātus vides aizsardzības pasākumus, būtu jānovērtē iespējamā negatīvā ietekme uz šajā nolīgumā ietvertu tiesību izmantošanu, un, ja tādus pasākumus pieņem, tai būtu attiecīgi jārikojas, lai mazinātu tādu negatīvu ietekmi.

3. Pēc vides aizsardzības pasākumu noteikšanas ievēro aviācijas vides standartus, ko pieņēmusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija kā Konvencijas pielikumus, ja vien nav konstatētas atšķirības. Puses piemēro jebkādu vides aizsardzības pasākumus, kas ietekmē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, uz ko attiecas šis nolīgums, saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu.

4. Ja viena Puse uzskata, ka ar aviācijas vides aizsardzību saistīts jautājums rada bažas par šā nolīguma piemērošanu vai īstenošanu, tā, kā paredzēts 18. pantā, var lūgt sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi, lai apspriestu jautājumu un izstrādātu piemērotu reakciju, ja bažas atzītas par likumīgām.

16. pants

Patērētāju aizsardzība

Puses apliecina patērētāju aizsardzības nozīmi, un katra Puse var lūgt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai pārrunātu patērētāju aizsardzības jautājumus, kurus lūguma iesniedzēja Puse atzīst par nozīmīgiem.

17. pants

Datorizētas rezervācijas sistēmas

1. Datorizētu rezervācijas sistēmu (DRS) piegādātājiem, kas darbojas vienas Puses teritorijā, ir tiesības ievest un uzturēt savas DRS un nodrošināt tām brīvu pieeju ceļojumu aģentūrām vai ceļojumu sabiedrībām, kuru galvenā uzņēmējdarbība ir ar ceļojumiem saistītas produkcijas izplatīšana otrās Puses teritorijā, ja DRS atbilst visām attiecīgām otrās Puses normatīvām prasībām.

2. Neviens Puse savā teritorijā nevar paredzēt vai ļaut paredzēt otrās Puses DRS piegādātājiem stingrākas prasības par attēlojumu uz DRS displeja (tostarp rediģēšanas un attēla parametru), darbību, praksi, pārdošanu vai īpašumtiesībām nekā prasības, ko tā paredz saviem DRS piegādātājiem.

3. Vienas Puses DRS īpašniekiem/operatoriem, kas atbilst attiecīgajām otrās Puses normatīvām prasībām, ja tādas ir piemērojamas, ir tādas pašas iespējas būt par DRS īpašniekiem otras Puses teritorijā, kā šīs otras Puses īpašniekiem/operatoriem.

18. pants

Apvienotā komiteja

1. Apvienotā komiteja, kurā ir Pušu pārstāvji, sanāk vismaz reizi gadā, lai veiktu ar šo nolīgumu saistītas konsultācijas un pārskatītu tā īstenošanu.

2. Puse var arī lūgt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai atrisinātu jebkurus jautājumus par šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Tomēr, ievērojot 20. pantu vai 2. pielikumu, Apvienotā komiteja var izskatīt tikai jautājumus, kas saistīti ar jebkura dalībnieka atteikumu izpildīt noteiktās saistības un konkurences lēmumu ietekmi uz šā nolīguma piemērošanu. Sanāksme sākas pēc iespējas drīz, bet ne vēlāk kā 60 dienas pēc lūguma saņemšanas dienas, ja vien nav panākta citāda vienošanās.

3. Apvienotā komiteja vēlākais tās pirmajā gada sanāksmē un pēc tam atbilstīgi vajadzībām izskata nolīguma vispārējo īstenošanu, tostarp jebkādu aviācijas infrastruktūras ierobežojumu ietekmi uz 3. pantā paredzēto tiesību izmantošanu, saskaņā ar 9. pantu veikto drošības pasākumu ietekmi, konkurences apstākļu ietekmi, tostarp datorizēto rezervācijas sistēmu jomā, un jebkādu šā nolīguma īstenošanas sociālo ietekmi.

4. Apvienotā komiteja arī izvērsē sadarbību:

- a) veicinot ekspertu apmaiņu jautājumos, kas attiecas uz jaunām likumdošanas vai normatīvām ierosmēm un pasākumiem, arī drošības, drošuma, vides, aviācijas infrastruktūras (arī laika nišu) un patērētāju aizsardzības jomā;
- b) apsverot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā un izstrādājot attiecīgu reakciju, ja bažas atzītas par pamatotām;
- c) apsverot iespējamās jomas nolīguma turpmākai attīstībai, arī ieteikumus par nolīguma grozījumiem;
- d) uzturot uzskaiti par jautājumiem par valdības subsīdijām vai atbalstu, kurus Apvienotajā komitejā ir ierosinājuši jebkura no Pusēm;
- e) pēc vienprātības principa pieņemot lēmumus par jebkuriem jautājumiem attiecībā uz 11. panta 6. punkta piemērošanu;
- f) gada laikā pēc pagaidu piemērošanas izstrādājot pieejas normatīviem konstatējumiem par aviosabiedrību piemērotību un pilsonību, lai panāktu tādu konstatējumu savstarpēju atzīšanu;
- g) attīstot kopīgu izpratni par Pušu izmantotiem kritērijiem, pieņemot attiecīgos lēmumus aviosabiedrību kontroles lietās, ciktāl tas ir saskaņā ar slepenības prasībām;
- h) vajadzības gadījumā sekmējot konsultācijas par gaisa satiksmes jautājumiem, ko izskata starptautiskās organizācijās un saistībā ar trešām valstīm, tostarp apsvērumus par to, vai pieņemt vienotu pieeju;
- i) vienprātīgi pieņemot lēmumus, uz ko attiecas 4. pielikuma 1. panta 3. punkts un 4. pielikuma 2. panta 3. punkts.

5. Pusēm ir kopīgs mērķis – maksimāli palielināt ieguvumu patērētājiem, aviosabiedrībām, darbaspēkam un sabiedrībai abās Atlantijas okeāna pusēs, šo nolīgumu attiecinot arī uz trešām valstīm. Šajā sakarā Apvienotā komiteja izstrādās priekšlikumu par nosacījumiem un procedūrām, tostarp par jebkādiem grozījumiem, kas būtu jāizdara šajā nolīgumā, lai trešās valstis varētu tam pievienoties.

6. Apvienotā komiteja darbojas pēc vienprātības principa.

19. pants

Šķīrējtiesa

1. Visas domstarpības, kas saistītas ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, izņemot jautājumus, kuri rodas saskaņā ar 20. pantu vai 2. pielikumu, un kas nav atrisinātas Apvienotās komitejas sanāksmē, var nosūtīt izlemšanai kādai personai vai organizācijai, Pusēm par to vienojoties. Ja Puses nevienojas, tad domstarpības pēc jebkuras Puses lūguma iesniedz izskatīšanai šķīrējtiesā saskaņā ar turpmāk izklāstītām procedūrām.

2. Ja Puses nevienojas citādi, šķīrējtiesa ir tiesa, kurā ir trīs šķīrējtiesneši un kas ir izveidota šādi:

a) 20 dienu laikā pēc domstarpību izšķiršanas lūguma saņemšanas katra Puse ieceļ amatā vienu šķīrējtiesnesi. 45 dienu laikā pēc šo divu šķīrējtiesnešu iecelšanas amatā tie vienojoties ieceļ amatā trešo šķīrējtiesnesi, kas darbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājs;

b) Ja kāda no Pusēm neieceļ šķīrējtiesnesi vai ja trešo šķīrējtiesnesi neieceļ amatā saskaņā ar šā punkta a) apakšpunktu, jebkura no Pusēm var lūgt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētāju iecelt vajadzīgo šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus 30 dienu laikā no šā lūguma saņemšanas dienas. Ja Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētājs ir vai nu Amerikas Savienoto Valstu, vai dalībvalsts valstspiederīgais, tad iecelšanu veic augstākais šīs padomes priekšsēdētāja vietnieks, kas nav diskvalificēts minētā iemesla dēļ.

3. Ja nav panākta cita vienošanās, šķīrējtiesa nosaka tās jurisdikcijas robežas saskaņā ar šo nolīgumu un izstrādā savus procedurālos noteikumus. Pēc Puses pieprasījuma šķīrējtiesa, kad tā izveidota, var lūgt otru Pusi īstenot pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā šķīrējtiesas nolēmuma pieņemšanai. Pēc šķīrējtiesas norādījumiem vai jebkuras Puses pieprasījuma vēlākais 15 dienas pēc tam, kad šķīrējtiesa ir pilnībā izveidota, sasauc konferenci, lai šķīrējtiesa varētu noteikt precīzus izšķīramos jautājumus un konkrētās procedūras, kas jāievēro.

4. Ja nav panākta cita vienošanās vai ja šķīrējtiesa nenosaka citādi:

a) prasības pieteikumu iesniedz 30 dienu laikā no brīža, kad šķīrējtiesa ir pilnībā izveidota, un aizstāvības pieteikumu iesniedz 40 dienas pēc tam. Ikvienu prasītāja atbildi iesniedz 15 dienu laikā no aizstāvības pieteikuma iesniegšanas dienas. Ikvienu atbildētāja atbildi iesniedz 15 dienas pēc tam;

b) šķīrējtiesa sasauca sēdi pēc jebkuras Puses pieprasījuma, vai arī tā var sasaukt sēdi pēc savas ierosmes 15 dienu laikā pēc pēdējās atbildes reģistrēšanas.

5. Šķīrējtiesa cenšas sniegt rakstisku lēmumu 30 dienās pēc sēdes beigām vai, ja sēde nav sasaukta, 30 dienu laikā pēc tam, kad ir iesniegta pēdējā atbilde. Prevalē šķīrējtiesas vairākuma lēmums.

6. Puses var iesniegt lūgumus lēmumu skaidrot 10 dienās pēc lēmuma pieņemšanas, un jebkādu skaidrojumu sniedz 15 dienās no tāda lūguma saņemšanas.

7. Ja šķīrējtiesa nosaka, ka nolīgums ir pārkāpts un atbildīgā Puse pārkāpumu nav izlabojusi, kā arī nav panākta vienošanās ar otru Pusi par savstarpēji apmierinošu risinājumu 40 dienās pēc paziņojuma par šķīrējtiesas lēmumu, otrā Puse var apturēt tādu līdzvērtīgu ieguvumu piemērošanu, kas izriet no šā nolīguma, tikmēr, kamēr Puses nav panākušas vienošanos par domstarpību atrisināšanu. Nekas šajā punktā neierobežo katras Puses tiesības veikt samērīgus pasākumus saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem.

8. Šķīrējtiesas izdevumus, tostarp šķīrējtiesnešu izmaksas un izdevumus, vienādās daļās sedz abas Puses. Jebkādi izdevumi, kas radušies Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētājam vai jebkuram šīs padomes priekšsēdētāja vietniekam saistībā ar šā panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītām procedūrām, uzskata par šķīrējtiesas izdevumu daļu.

20. pants

Konkurence

1. Puses atzīst, ka aviosabiedrību konkurencei transatlantiskajā tirgū ir liela nozīme, veicinot šā nolīguma mērķu sasniegšanu, un apliecina, ka tās piemēro savus attiecīgos konkurences režīmus, lai aizsargātu un atbalstītu vispārēju konkurenci, nevis konkrētus konkurentus.

2. Puses atzīst, ka, piemērojot savus attiecīgos konkurences režīmus starptautiskā aviācijā, kas ietekmē transatlantisko tirgu, var rasties atšķirības, un aviosabiedrību konkurenci šajā tirgū ir iespējams stiprināt, mazinot šādas atšķirības.

3. Puses atzīst, ka to attiecīgo konkurences iestāžu sadarbība palīdz veicināt konkurenci tirgos, un tai ir iespējas sekmēt saderīgus normatīvus rezultātus un mazināt atšķirības izmantotajās pieejās saistībā ar pārvadātāju savstarpēju nolīgumu pārskatīšanu no konkurences viedokļa. Tādējādi Puses turpina attīstīt šo sadarbību līdz iespējamai robežai, ņemot vērā iestāžu dažādo atbildību, kompetenci un procedūras, saskaņā ar 2. pielikumu.

4. Apvienoto komiteju reizi gadā informē par 2. pielikumā paredzētās sadarbības rezultātiem.

21. pants

Otrais sarunu posms

1. Pusēm ir kopīgs mērķis padarīt tirgus pieejamākus un maksimāli palielināt ieguvumu patērētājiem, aviosabiedrībām, darbspēkam un sabiedrībai abās Atlantijas okeāna pusēs, tostarp, atvieglojot investīcijas, lai labāk atspoguļotu pasaules mēroga aviācijas nozares aspektus, stiprinot transatlantisko gaisa pārvadājumu sistēmu, kā arī izveidojot sistēmu, kas mudinās citas valstis atvērt savus gaisa pakalpojumu tirgus. Puses sāk pārrunas vēlākais 60 dienas pēc šā nolīguma pagaidu piemērošanas dienas, lai ātri izstrādātu nākamo posmu.

2. Šajā sakarā sarunu otrā posma darba kārtībā iekļauj šādus prioritārus punktus, kas interesē vienu vai abas Puses:

- a) lielāka satiksmes tiesību liberalizācija;
 - b) papildu ārvalstu investīciju iespējas;
 - c) vides pasākumu un infrastruktūras ierobežojumu ietekme uz satiksmes tiesību izmantošanu;
 - d) lielāka valdības finansētu gaisa pārvadājumu pieejamība;
- un
- e) gaisa kuģa nodrošinājums ar apkalpi.

3. Puses vēlākais 18 mēnešus pēc dienas, kad sarunām jāsākas saskaņā ar 1. punktu, pārskata gūtos panākumus, gatavojoties sarunu otrajam posmam. Ja Puses nepanāk vienošanos otrajā posmā divpadsmit mēnešos pēc pārskatīšanas sākuma, katra Puse patur tiesības pēc tam apturēt šajā nolīgumā precizētās tiesības. Šāda apturēšana stājas spēkā agrākais Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas sākumā, kas sākas vēlākais divpadsmit mēnešus pēc dienas, kad paziņo par apturēšanu.

22. pants

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Šā nolīguma 25. pantā paredzētās provizoriskas piemērošanas laikā 1. pielikuma 1. iedaļā minētos divpusējos nolīgumus aptur, izņemot 1. pielikuma 2. iedaļā paredzētos gadījumus.

2. Šim nolīgumam stājoties spēkā saskaņā ar 26. pantu, ar šo nolīgumu aizstāj 1. pielikuma 1. iedaļā minētos divpusējos nolīgumus, izņemot 1. pielikuma 2. iedaļā paredzētos gadījumus.

3. Ja Puses kļūst par kāda daudzpusēja nolīguma pusēm vai apstiprina kādu Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kurā skarti šajā nolīgumā ietverti jautājumi, tās Apvienotajā komitejā apspriežas, lai noteiktu, vai šajā nolīgumā būtu jāizdara grozījumi, lai ņemtu vērā tādus jauninājumus.

23. pants

Darbības izbeigšana

Jebkura Puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem var darīt zināmu otrai Pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Tādu paziņojumu vienlaikus nosūta Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums par izbeigšanu, ja vien paziņojums netiek atsaukts, Pusēm par to vienojoties līdz šā laikposma beigām.

24. pants

Reģistrācija ICAO

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus reģistrē Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

TO APLIECINOT, pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

SAGATAVOTS Briselē, divos eksemplāros, 2007. gada aprīļa divdesmit piektajā dienā un Vašingtonā, 2007. gada aprīļa trīsdesmitajā dienā.

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. pants

Provizoriska piemērošana

Līdz spēkā stāšanās brīdim saskaņā ar 26. pantu:

- 1) Puses vienojas šo nolīgumu piemērot no 2008. gada 30. marta.
- 2) Jebkura Puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem var darīt zināmu otrai Pusei lēmumu turpmāk vairs nepiemērot šo nolīgumu. Tādā gadījumā nolīguma piemērošana beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstisks paziņojums, ja vien paziņojums nav atsaukts, Pusēm par to vienojoties līdz minētā laikposma beigām.

26. pants

Stāšanās spēkā

Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc dienas, kad ar pēdējo diplomātisko notu ir pabeigta Pušu notu apmaiņa, apliecinot, ka ir pabeigtas visas procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā. Apmaiņā Amerikas Savienotās Valstis iesniedz Eiropas Kopienai un tās dalībvalstīm adresētu diplomātisku notu, un Eiropas Kopienai iesniedz Amerikas Savienotajām Valstīm Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu diplomātisku notu vai notas. Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā vai notās ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas to procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française

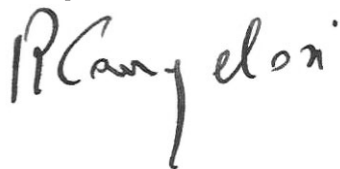


Thar cheann Na hÉireann

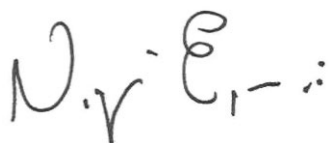
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



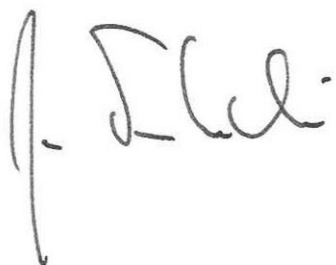
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

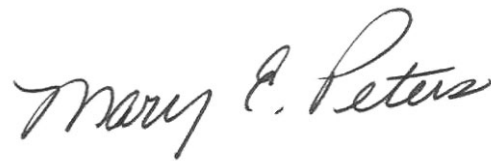
För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



For the United States of America



1. PIELIKUMS

1. iedaļa

Kā paredzēts šā nolīguma 22. pantā, ar šo nolīgumu ir apturēti vai aizstāti šādi divpusēji Amerikas Savienoto Valstu un dalībvalstu noslēgti nolīgumi:

- a) Austrijas Republika: Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums, kas parakstīts Vīnē 1989. gada 16. martā; grozījumi izdarīti 1995. gada 14. jūnijā.
- b) Beļģijas Karaliste: Gaisa transporta nolīgums, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā 1980. gada 23. oktobrī; grozījumi izdarīti 1986. gada 22. septembrī un 12. novembrī; grozījumi izdarīti 1993. gada 5. novembrī un 1994. gada 12. janvārī.

(grozījumi pieņemti 1995. gada 5. septembrī (piemēro provizoriski))
- c) Bulgārijas Republika: Civilās aviācijas drošības nolīgums, kas parakstīts Sofijā 1991. gada 24. aprīlī.
- d) Čehijas Republika: Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Prāgā 1996. gada 10. septembrī; grozījumi izdarīti 2001. gada 4. jūnijā un 2002. gada 14. februārī.
- e) Dānijas Karaliste: Nolīgums par gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā 1944. gada 16. decembrī; grozījumi izdarīti 1954. gada 6. augustā; grozījumi izdarīti 1995. gada 16. jūnijā.
- f) Somijas Republika: Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Helsinkos 1949. gada 29. martā; ar to saistītais protokols, kas parakstīts 1980. gada 12. maijā; nolīgums, ar ko groza 1949. gada nolīgumu un 1980. gada protokolu un kas noslēgts 1995. gada 9. jūnijā.
- g) Francijas Republika: Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā 1998. gada 18. jūnijā; grozījumi izdarīti 2000. gada 10. oktobrī; grozījumi izdarīti 2002. gada 22. janvārī.
- h) Vācijas Federatīvā Republika: Gaisa transporta nolīgums un notu apmaiņa, kas parakstīti Vašingtonā 1955. gada 7. jūlijā; grozījumi izdarīti 1989. gada 25. aprīlī.

(ar to saistītais protokols, kas noslēgts 1978. gada 1. novembrī; ar to saistītais nolīgums, kas noslēgts 1994. gada 24. maijā; protokols, ar ko groza 1955. gada nolīgumu un kas noslēgts 1996. gada 23. maijā; nolīgums, ar ko groza 1996. gada protokolu un kas noslēgts 2000. gada 10. oktobrī (visus piemēro provizoriski))
- i) Grieķijas Republika: Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Atēnās 1991. gada 31. jūlijā; pagarināts līdz 2007. gada 31. jūlijam ar notu apmaiņu 2006. gada 22. un 28. jūnijā.
- j) Ungārijas Republika: Gaisa transporta nolīgums un saprašanās memorands, kas parakstīts Budapeštā 1989. gada 12. jūlijā; pagarināts līdz 2007. gada 12. jūlijam ar notu apmaiņu 2006. gada 11. un 20. jūlijā.
- k) Īrija: Nolīgums par gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā 1945. gada 3. februārī; grozījumi izdarīti 1988. gada 25. janvārī un 1989. gada 29. septembrī; grozījumi izdarīti 1990. gada 25. jūlijā un 6. septembrī.

(apspriešanās memorands, kas parakstīts Vašingtonā, 1993. gada 28. oktobrī (piemēro provizoriski))
- l) Itālijas Republika: Gaisa transporta nolīgums ar memorandu un notu apmaiņu, kas parakstīts Romā, 1970. gada 22. jūnijā; grozījumi izdarīti 1988. gada 25. oktobrī; ar to saistītais saprašanās memorands, kas parakstīts 1990. gada 27. septembrī; 1970. gada nolīguma un 1990. gada saprašanās memoranda grozījumi, kas izdarīti 1991. gada 22. novembrī un 23. decembrī; 1970. gada nolīguma un 1990. gada saprašanās memoranda grozījumi, kas izdarīti 1997. gada 30. maijā un 21. oktobrī; nolīgums, ar ko papildina 1970. gada nolīgumu un kas noslēgts 1998. gada 30. decembrī un 1999. gada 2. februārī.

(protokols, ar ko groza 1970. gada nolīgumu un kas noslēgts 1999. gada 6. decembrī (piemēro provizoriski))
- m) Luksemburgas Lielhercogiste: Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Luksemburgā, 1986. gada 19. augustā; grozījumi izdarīti 1995. gada 6. jūnijā; grozījumi izdarīti 1998. gada 13. un 21. jūlijā.
- n) Malta: Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā 2000. gada 12. oktobrī.

- o) **Nīderlandes Karaliste:** Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā 1957. gada 3. aprīlī; protokols, ar kuru groza 1957. gada nolīgumu un kas noslēgts 1978. gada 31. martā; 1978. gada protokola grozījumi, kas izdarīti 1986. gada 11. jūnijā; 1957. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1987. gada 13. oktobrī un 22. decembrī; 1957. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1992. gada 29. janvārī un 13. martā; 1957. gada nolīguma un 1978. gada protokola grozījumi, kas izdarīti 1992. gada 14. oktobrī.
- p) **Polijas Republika:** Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Varšavā 2001. gada 16. jūnijā.
- q) **Portugāles Republika:** Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Lisabonā, 2000. gada 30. maijā.
- r) **Rumānija:** Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā 1998. gada 15. jūlijā.
- s) **Slovākijas Republika:** Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Bratislavā 2001. gada 22. janvārī.
- t) **Spānijas Karaliste:** Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Madridē 1973. gada 20. februārī; ar to saistītais 1987. gada 20. februāra, 31. marta un 7. aprīļa nolīgums; 1973. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1989. gada 31. maijā; 1973. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1991. gada 27. novembrī.
- u) **Zviedrijas Karaliste:** Nolīgums par gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā 1944. gada 16. decembrī; grozījumi izdarīti 1954. gada 6. augustā; grozījumi izdarīti 1995. gada 16. jūnijā.
- v) **Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste:** Nolīgums par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un vēstuļu apmaiņu, kas parakstīta Bermudā 1977. gada 23. jūlijā; nolīgums par Ziemeļatlantijas gaisa satiksmes tarifiem, kas noslēgts 1978. gada 17. martā; nolīgums, ar kuru groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1978. gada 25. aprīlī; nolīgums, ar ko groza un pagarina 1978. gada nolīgumu attiecībā uz Ziemeļatlantijas gaisa satiksmes tarifiem un kas noslēgts 1978. gada 2. un 9. novembrī; nolīgums, ar ko groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1980. gada 4. decembrī; nolīgums, ar ko groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1985. gada 20. februārī; nolīgums, ar ko groza 1977. gada nolīguma 7. pantu, 2. pielikumu un 5. pielikumu un kas noslēgts 1989. gada 25. maijā; 1994. gada 11. martā noslēgtais nolīgums par 1977. gada nolīguma grozījumiem, par ASV un Apvienotās Karalistes domstarpību izšķiršanu saistībā ar Hitrovas lidostas lietošanas maksām un par Apvienotās Karalistes 1993. gada 13. oktobra vēstniecības notā Nr. 87 ietvertu lūgumu izšķirt domstarpības, kā arī par to jautājumu izšķiršanu, kuru dēļ sāka šo tiesvedību; nolīgums, ar ko groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1997. gada 27. martā.

(1986. gada 11. septembra apspriešanās memorandā ietvertās vienošanās, ko piemēro provizoriski; 1990. gada 27. jūlija vēstuļu apmaiņā ietvertās vienošanās; 1991. gada 11. marta apspriešanās memorandā ietvertās vienošanās; 1994. gada 6. oktobra vēstuļu apmaiņā ietvertās vienošanās; 1995. gada 5. jūnija apspriešanās memorandā ietvertās vienošanās; 2000. gada 31. marta un 3. aprīļa vēstuļu apmaiņā ietvertās vienošanās (visas piemēro provizoriski))

2. iedaļa

Neskarot šā pielikuma 1. iedaļu, apgabalos, kas nav ietverti šā nolīguma 1. panta "teritorijas" definīcijā, turpina piemērot nolīgumus, kas minēti šīs sadaļas e) (Dānija un ASV), g) (Francija un ASV) un v) (Apvienotā Karaliste un ASV) apakšpunktā, atbilstīgi tajos ietvertajiem nosacījumiem.

3. iedaļa

Neskarot šā nolīguma 3. pantu, ASV aviosabiedrībām nav piešķirtas tiesības sniegt pakalpojumus, kas pārvadā tikai kravas, kuri nav daļa no pakalpojuma, kurā apkalpo Amerikas Savienotās Valstis, uz vai no punktiem dalībvalstīs, izņemot uz vai no punktiem Čehijas Republikā, Francijas Republikā, Vācijas Federatīvajā Republikā, Luksemburgas Lielhercogistē, Maltā, Polijas Republikā, Portugāles Republikā un Slovākijas Republikā.

4. iedaļa

Neskarot nekādus citus šā nolīguma nosacījumus, šo sadaļu piemēro kombinētiem un regulāriem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un čārterlidojumiem starp Īriju un ASV, un tā ir spēkā no 2006./2007. gada IATA ziemas sezonas sākuma līdz 2007./2008. gada IATA ziemas sezonas beigām.

- a) i) Katra ASV un Kopenas aviosabiedrība var veikt 3 tiešus lidojumus starp ASV un Dublinu par katru tiešo lidojumu, ko šī aviosabiedrība veic starp ASV un Šenonu. Šis pilnvarojums attiecībā uz tiešiem lidojumiem uz Dublinu un no Dublīnas ir balstīts uz vidējo operāciju skaitu visā trīs sezonu pārejas laikā. Lidojumu uzskata par tiešu lidojumu uz Dublinu vai no Dublīnas vai tiešu lidojumu uz Šenonu vai no Šenonas atkarībā no pirmā ielidošanas punkta vai pēdējā izlidošanas punkta Īrijā.

- ii) Prasību apkalpot Šenonu, kas ietverta šīs iedaļas a) apakšpunkta i) punktā, atceļ, ja jebkura aviosabiedrība ievieš plānotus vai kombinētus čārterlidojumu pakalpojumus starp Dublinu un ASV jebkurā virzienā, neveicot vismaz vienu tiešu lidojumu uz Šenonu par katriem trim tiešiem lidojumiem uz Dublinu vidēji visā pārejas laikā.
 - b) Pakalpojumos starp ASV un Īriju Kopienas aviosabiedrības var apkalpot tikai Bostonu, Ņujorku, Čikāgu, Losandželosu un 3 papildu punktus ASV, par ko ir jāpaziņo ASV, izdarot izvēli vai veicot pārmaiņas. Šos pakalpojumus var sniegt, izmantojot starppunktus citās dalībvalstīs vai trešās valstīs.
 - c) Īrijas un ASV kodu koplietojums ir atļauts tikai caur citiem punktiem Eiropas Kopienā. Citus kodu koplietojuma mehānismus izskatīs atbilstīgi savstarpējas tiesību atzīšanas un savstarpējības principam.
-

2. PIELIKUMS

Par sadarbību konkurences jautājumos gaisa pārvadājumu nozarē

1. pants

Sadarbību, kā noteikts šajā pielikumā, īsteno Amerikas Savienoto Valstu Transporta departaments un Eiropas Kopienu Komisija (turpmāk "Dalībnieki") atbilstīgi to attiecīgajām funkcijām konkurences jautājumu risināšanā gaisa pārvadājumu nozarē, kur iesaistīta ASV un Eiropas Kopiena.

2. pants

Mērķis

Šīs sadarbības mērķis ir:

1. Stiprināt savstarpējo sapratni par Dalībnieku tiesību aktu, procedūru un prakses piemērošanu atbilstīgi saviem konkurences režīmiem, lai veicinātu konkurenci gaisa pārvadājumu nozarē.
2. Veicināt sapratni starp Dalībniekiem par gaisa pārvadājumu nozares attīstības ietekmi uz konkurenci starptautiskajā aviācijas tirgū.
3. Samazināt konfliktu iespējas, Dalībniekiem piemērojot savus konkurences režīmus attiecībā uz nolīgumiem un citiem sadarbības pasākumiem, kas ietekmē transatlantisko tirgu,

un

4. Veicināt saskaņotas normatīvas pieejas izmantošanu attiecībā uz nolīgumiem un citiem sadarbības pasākumiem, veidojot labāku izpratni par metodoloģiju, analītiskajiem paņēmieniem, tostarp attiecīgā(-o) tirgus(-u) noteikšanu un konkurences ietekmes analīzi, kā arī tiesiskajiem līdzekļiem, ko Dalībnieki attiecīgi izmanto savos neatkarīgi veiktajos konkurences pārskatos.

3. pants

Definīcijas

Šajā pielikumā termins "konkurences režīms" nozīmē tiesību aktus, procedūras un praksi, kas reglamentē to, kā Dalībnieki īsteno savas funkcijas starptautiskajā tirgū starp aviosabiedrībām noslēgto nolīgumu un citu sadarbības pasākumu pārskatīšanā. Attiecībā uz Eiropas Kopienu tas ietver, bet ne tikai, Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 81., 82. un 85. pantu un to īstenošanas noteikumus saskaņā ar minēto Līgumu, kā arī jebkādas to grozījumus. Attiecībā uz ASV Transporta departamentu tas ietver, bet ne tikai, ASV Kodeksa 49. nodaļa 41308., 41309. un 41720. sadaļu, kā arī to īstenošanas noteikumus un tiesu precedentus saskaņā ar minēto kodeksu.

4. pants

Sadarbības jomas

Atkarībā no 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 1. punkta b) apakšpunkta noteikumiem sadarbība starp Dalībniekiem ietver turpmāk izklāstīto.

- 1) Dalībnieku pārstāvju sanāksmes, kurās piedalās speciālisti konkurences jautājumos un kuras pamatā notiek reizi pusgadā, lai pārrunātu attīstību gaisa pārvadājumu nozarē, kopējas intereses konkurences politikas jautājumos un analītisko pieeju konkurences tiesību aktu piemērošanai starptautiskajā aviācijā, jo īpaši transatlantiskajā tirgū. Iepriekšminētās pārrunas var izveidot labāku izpratni par Dalībnieku attiecīgo pieeju konkurences jautājumu risināšanai, tostarp par kopīgajām iezīmēm, un lielāku šo pieeju saskaņotību, jo īpaši saistībā ar nolīgumiem starp pārvadātājiem.
- 2) Konsultācijas starp Dalībniekiem jebkurā laikā, savstarpēji vienojoties vai pēc jebkura Dalībnieka pieprasījuma, lai pārrunātu jebkuru ar šo pielikumu saistītu jautājumu, tostarp konkrētus gadījumus.

- 3) Katrs Dalībnieks pēc saviem ieskatiem var uzaicināt citu valdības iestāžu pārstāvjus piedalīties sanāksmēs vai konsultācijās, kas notiek saskaņā ar iepriekšminēto 1. vai 2. punktu.
 - 4) Savlaicīgi paziņojumi par turpmāk minētajiem procesiem vai jautājumiem, kuri pēc ziņojošā Dalībnieka domām var radīt nopietnus šķēršļus otra Dalībnieka konkurences interesēm:
 - a) attiecībā uz ASV Transporta departamentu i) pieteikumu izskatīšanas process, lai apstiprinātu nolīgumus un citus sadarbības pasākumus starp aviosabiedrībām, kas iesaistītas starptautiskajos gaisa pārvadājumos, jo īpaši saistībā ar pretmonopola jautājumiem, kuros iesaistītas aviosabiedrības, kas darbojas saskaņā ar ASV un Eiropas Kopienas tiesību aktiem, un ii) kopuzņēmuma nolīguma saņemšana ASV Transporta departamentā saskaņā ar ASV Kodeksa 49. nodaļas 41720. sadaļu,

un

 - b) attiecībā uz Eiropas Kopienų Komisiju: i) nolīgumu un citu sadarbības pasākumu starp aviosabiedrībām, kas iesaistītas starptautiskajos gaisa pārvadājumos, izskatīšanas process, jo īpaši alianses nolīgumu un citu sadarbības nolīgumu izskatīšana, kuros iesaistītas aviosabiedrības, kas darbojas saskaņā ar ASV un Eiropas Kopienas tiesību aktiem, un ii) izskatīšanas process saistībā ar individuālajiem vai grupu atbrīvojumiem no Eiropas Savienības konkurences tiesību aktiem.
 - 5) Paziņojumi par Dalībnieka reģistrētās informācijas un datu pieejamību elektroniskā vai citā formātā un jebkuriem nosacījumiem attiecībā uz šo pieejamību, kam pēc Dalībnieka domām var būt ievērojama ietekme uz otra Dalībnieka konkurences interesēm,
- un
- 6) Paziņojumi par citām darbībām, kas saistītas ar gaisa pārvadājumu konkurences politiku, pēc ziņojošā Dalībnieka ieskatiem.

5. pants

Informācijas izmantošana un izpaušana

1. Neatkarīgi no citiem šā pielikuma noteikumiem nevienam no Dalībniekiem nav jāsniedz informācija otram Dalībniekam, ja informācijas izpaušana to pieprasījušajam Dalībniekam:
 - a) ar tiesību aktu, normatīvo aktu vai praksi starpniecību ir aizliegta tam Dalībniekam, kura rīcībā ir šī informācija,

vai

 - b) būtu nesavietojama ar svarīgām tā Dalībnieka interesēm, kura rīcībā ir šī informācija.
2. Katrs Dalībnieks pēc iespējas saglabā jebkuras saskaņā ar šo pielikumu otra Dalībnieka sniegtās informācijas konfidencialitāti un pretojas jebkurai prasībai izpaust šo informāciju trešai pusei, kurai informāciju sniegušais Dalībnieks nav atļāvis saņemt šo informāciju. Katrs Dalībnieks cenšas paziņot otram Dalībniekam par visiem gadījumiem, kad var tikt pieprasīts publiskā procesā izpaust jebkuru informāciju, ar kuru ierosināts apmainīties pārrunu laikā vai jebkādā citā veidā.
3. Ja atbilstīgi šim pielikumam Dalībnieks sniedz informāciju konfidencialā veidā otram Dalībniekam 2. pantā paredzētajam nolūkam, šo informāciju saņēmušais Dalībnieks to var izmantot tikai šim nolūkam.

6. pants

Īstenošana

1. Katrs Dalībnieks ieceļ pārstāvi, kurš ir atbildīgs par šajā pielikumā noteikto darbību koordinēšanu.
2. Šo pielikumu un visas darbības, ko Dalībnieks veic saskaņā ar to, ir:
 - a) paredzēts īstenot tikai tādā apmērā, kas saskan ar visiem normatīvajiem aktiem un praksi, kas piemērojami attiecībā uz šo Dalībnieku,

un

 - b) paredzēts īstenot, neskarot nolīgumu starp Eiropas Kopienām un Amerikas Savienoto Valstu valdību attiecībā uz to konkurences tiesību piemērošanu.

3. PIELIKUMS

Par ASV valdības iepirkto transportu

Kopienas aviosabiedrībām ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu, veicot regulārus lidojumus un čārterlidojumus, attiecībā uz kuriem ASV valdības civilais departaments, aģentūra vai starpniecības iestāde: 1) iegūst pārvadājumus savām vajadzībām vai darbojas saskaņā ar noteikumu, ka maksājumu veic valdība vai maksājumu sniedz no summas, kas paredzēta valdības lietošanai, vai 2) nodrošina pārvadājumus uz valsti vai starptautisku, vai cita veida organizāciju, vai nodrošina pārvadājumus šai valstij vai organizācijai un nesāņem par to atlīdzību, un šie pārvadājumi ir a) starp jebkuru punktu ASV un jebkuru punktu dalībvalstī, izņemot – vienīgi attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu – starp punktiem, kuri ietilpst tarifā, kas noteikts spēkā esošā līgumā par pārvadājumiem starp divām pilsētām, vai b) starp diviem punktiem ārpus ASV. Šis punkts neattiecas uz pārvadājumiem, ko iegūst vai finansē Aizsardzības sekretārs vai militārā departamenta sekretārs.

4. PIELIKUMS

Par papildu jautājumiem saistībā ar īpašumtiesībām, ieguldījumiem un kontroli

1. pants

Pusei piederošu aviosabiedrību īpašumtiesības

1. Dalībvalsts vai dalībvalstu valstspiederīgajiem var būt īpašumtiesības uz ASV aviosabiedrības kapitālu, ievērojot divus ierobežojumus. Pirmkārt, visiem ārvalstu valstspiederīgajiem nedrīkst būt vairāk nekā 25 procenti no korporācijas kapitāldaļām, kas dod balsstiesības. Otrkārt, ārvalstu valstspiederīgajiem ir aizliegts arī faktiski kontrolēt ASV aviosabiedrību. Ievērojot vispārējo 25 procentu ierobežojumu attiecībā uz ārvalstnieku īpašumtiesībām uz kapitālu, kas sniedz balsstiesības:

a) dalībvalsts vai dalībvalstu valstspiederīgo īpašumtiesības uz:

i) 25 procentiem ASV aviosabiedrības kapitāla, kas sniedz balsstiesības,

un/vai

ii) 49,9 procentiem ASV aviosabiedrības kopējā kapitāla

neuzskata par šādas aviosabiedrības kontroli;

un

b) dalībvalsts vai dalībvalstu valstspiederīgo īpašumtiesības uz 50 procentiem vai vairāk ASV aviosabiedrības kopējā kapitāla neuzskata par aviosabiedrības kontroli. Šādas īpašumtiesības apsver katrā gadījumā atsevišķi.

2. ASV valstspiederīgajiem var būt īpašumtiesības uz Kopienas aviosabiedrību, ievērojot divus ierobežojumus. Pirmkārt, lielākajai daļai aviosabiedrības jāpieder dalībvalstīm vai dalībvalstu valstspiederīgajiem. Otrkārt, šīm valstīm un/vai šiem valstspiederīgajiem ir efektīvi jākontrolē aviosabiedrība.

3. Šā nolīguma 4. panta b) punktā un 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā EKAT dalībvalsti no šā nolīguma parakstīšanas dienas un šādas dalībvalsts pilsoņus uzskata attiecīgi par Eiropas Kopienas dalībvalsti un tās valstspiederīgajiem. Apvienotā komiteja var nolemt, ka šo noteikumu piemēro EKAT jaunajām dalībvalstīm un to pilsoņiem.

4. Neatkarīgi no 2. punkta Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis pēc šā nolīguma parakstīšanas patur tiesības ierobežot ASV valstspiederīgo ieguldījumus Kopienas aviosabiedrību kapitālā, kas dod balsstiesības, tādā līmenī, kas vienāds ar ASV noteikto līmeni attiecībā uz ārvalstu valstspiederīgo īpašumtiesībām ASV aviosabiedrībās, ja šo tiesību izmantošana atbilst starptautiskajiem tiesību aktiem.

2. pants

Īpašumtiesības uz trešo valstu aviosabiedrībām un to kontrole

1. Neviena no Pusēm neizmanto tiesības, kas tai piešķirtas saskaņā ar vienošanos par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem ar trešo valsti, lai atteiktu, atceltu, pārtrauktu vai ierobežotu pilnvaras vai atļaujas, kas sniegtas jebkurai šīs trešās valsts aviosabiedrībai, pamatojoties uz to, ka otrai Pusei, tās valstspiederīgajiem vai abiem minētajiem pieder attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa.

2. Amerikas Savienotās Valstis neizmanto tiesības, kas tai piešķirtas saskaņā ar vienošanos par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, lai atteiktu, atceltu, pārtrauktu vai ierobežotu pilnvaras vai atļaujas, kas sniegtas jebkurai Lihtenšteinas Firstistes, Šveices Konfederācijas, EKAT dalībvalsts aviosabiedrībai no šā nolīguma parakstīšanas dienas, vai visām Āfrikas valstīm, kas īsteno "atvērto debesu" gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu ar Amerikas Savienotajām Valstīm no šā nolīguma parakstīšanas dienas, pamatojoties uz to, ka dalībvalsts vai dalībvalstis, šādas valsts vai valstu valstspiederīgie vai abi minētie efektīvi kontrolē attiecīgo aviosabiedrību.

3. Apvienotā komiteja var nolemt, ka neviena no Pusēm neizmanto šā panta 2. punktā minētās tiesības attiecībā uz konkrētas valsts vai valstu aviosabiedrībām.

3. pants

Aviosabiedrību kontrole

1. Eiropas Kopienā piemērojamie noteikumi par Kopienas gaisa pārvadātāju īpašumtiesībām un kontroli pašlaik ir noteikti Padomes Regulas (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu 4. pantā. Saskaņā ar šo regulu dalībvalstis ir atbildīgas par darbības licences izsniegšanu Kopienas gaisa pārvadātājiem. Dalībvalstis piemēro Regulu Nr. 2407/92 saskaņā ar to valsts noteikumiem un procedūrām.
 2. Amerikas Savienotajās Valstīs piemērotie noteikumi ir pašlaik izklāstīti Amerikas Savienoto Valstu Kodeksa 49. nodaļas 40102. sadaļas a) daļas 2. punktā, 41102. un 41103. sadaļā, kur noteikts, ka licences, kuras ASV gaisa pārvadātājam izsniedz Transporta departaments, neatkarīgi no tā, vai tā ir atļauja, atbrīvojumi vai reģionālu gaisa pārvadājumu licence, lai kā kopējs gaisa pārvadātājs veiktu "gaisa pārvadājumus", var izsniegt tikai Amerikas Savienoto Valstu pilsoņiem kā noteikts ASV Kodeksa 49. nodaļas 40102. sadaļas a) daļas 15. punktā. Šajā nodaļā noteikts, ka korporācijas priekšsēdētājam un divām trešdaļām direktoru valdes un citām atbildīgām amatpersonām jābūt ASV pilsoņiem, ka ASV pilsoņiem jāpieder vismaz 75 procentiem no akcijām, kas dod balsstiesības, un ka ASV pilsoņiem faktiski jākontrolē korporācija. Pieteikuma iesniedzējam sākotnēji jāatbilst šīm prasībām, un licencētai ASV aviosabiedrībai tās jāturpina pildīt.
 3. Šā pielikuma papildinājumā ir izklāstīta prakse, kas Pusēm jāievēro, piemērojot to normatīvos aktus.
-

4. pielikuma papildinājums

1. Lai Amerikas Savienotajās Valstīs iegūtu atļauju, atbrīvojumu vai reģionālu gaisa pārvadājumu licenci, pilsonības noteikšana ir vajadzīga visiem ASV gaisa pārvadātāju pieteikuma iesniedzējiem. Sākotnējo licences pieteikumu aizpilda oficiālā publiski pieejamā dokumentu reģistrā un to "oficiāli" izskata, ņemot vērā pieteikuma iesniedzēja un citu iesaistīto pušu ievietotos dokumentus. Transporta departaments sniedz galīgo lēmumu, izdodot rīkojumu, kas pamatojas uz lietas oficiālo publiski pieejamo reģistru, tostarp dokumentiem, kuri izskatīti slepenībā. Departaments var neoficiāli izskatīt "turpmākās piemērotības" lietu vai to var izskatīt, izmantojot dokumentu reģistra procedūras, kas ir līdzīgas procedūrām, kuras izmanto attiecībā uz sākotnējo pieteikumu.
2. Departamenta konstatējumus izstrādā, izmantojot dažādus precedentus, kuri cita starpā atspoguļo, kā mainās finanšu tirgi un ieguldījumu struktūras, kā arī Transporta departamenta gatavība izskatīt tādas jaunas pieejas ārvalstu ieguldījumiem, kuras atbilstu ASV tiesību aktiem. Transporta departaments sadarbojas ar pieteikuma iesniedzējiem, lai apsvērtu piedāvātos ieguldījumu veidus un palīdzētu pieteikuma iesniedzējiem veidot darījumus, kas pilnībā atbilst ASV pilsonības likumam, un pieteikuma iesniedzēji regulāri konsultējas ar Transporta departamentu pirms pieteikumu pabeigšanas. Pirms sākt oficiāla izskatīšana, Transporta departaments jebkurā posmā var apspriest jautājumus, kas saistīti ar pilsonību vai citiem piedāvātā darījuma aspektiem, kā arī vajadzības gadījumā sniegt ierosinājumus, lai piedāvātu alternatīvas, kas ļautu ierosinātajam darījumam atbilst ASV pilsonības prasībām.
3. Veicot gan sākotnējos, gan turpmākos pilsonības un piemērotības konstatējumus, Transporta departaments izskata apstākļu kopumu, kas ietekmē ASV aviosabiedrību, un departamenta precedenti ļauj izskatīt, kādas ir aviācijas attiecības starp Amerikas Savienotajām Valstīm un jebkuru ārvalstu investoru mītnes valsti (-īm). Saistībā ar šo nolīgumu Transporta departaments izskatītu ES valstspiederīgo ieguldījumus vismaz tikpat labvēlīgi kā divpusēju vai daudzpusēju "atvērto debesu" partneru valstspiederīgo ieguldījumus.
4. Regulas Nr. 2407/92 4. panta 5. punktā noteikts, ka Eiropas Savienībā Eiropas Komisija pēc dalībvalsts lūguma pārbauda atbilstību 4. panta prasībām un vajadzības gadījumā pieņem lēmumu. Pieņemot šādus lēmumus, Komisijai jānodrošina atbilstība procesuālām tiesībām, ko Eiropas Kopienu Tiesa atzinusi par Kopienas tiesību vispārīgiem principiem, tostarp iesaistīto pušu tiesības tikt laicīgi uzklautām.
5. Piemērojot normatīvos aktus, katra Puse nodrošina, ka ikviens darījums, kad otras Puses valstspiederīgie veic ieguldījumu kādā no tās aviosabiedrībām, tiek izskatīts ātri un godīgi.

5. PIELIKUMS

Par franšīzēm un marķēšanu

1. Abu Pušu aviosabiedrībām neliedz veikt pasākumus attiecībā uz franšīzi vai marķēšanu, tostarp izstrādāt noteikumus saistībā ar markas aizsardzību un ar darbību saistītiem jautājumiem, ja: tie konkrēti atbilst normatīvajiem aktiem attiecībā uz kontroli; nav apdraudēta aviosabiedrības spēja pastāvēt ārpus franšīzes; pasākuma rezultātā ārvalstu aviosabiedrība neiesaistās kabotāžas darbībās; nodrošina atbilstību piemērojamiem noteikumiem, piemēram, patērētāju aizsardzības noteikumiem, tostarp noteikumiem attiecībā uz tādas aviosabiedrības identitātes atklāšanu, kas sniedz pakalpojumus. Ja šīs prasības ievēro, var atļaut ciešas lietišķas attiecības un sadarbības pasākumus starp abu Pušu aviosabiedrībām un ārvalstu uzņēmumiem, un ikviens no turpmāk minētajiem konkrētajiem franšīzes vai marķēšanas pasākumiem, izņemot ārkārtas gadījumus, pats no sevis neradītu kontroles problēmas:
 - a) izmantot un demonstrēt franšīzes sniedzēja konkrētu zīmolu vai preču zīmi, tostarp nosacījumus par ģeogrāfisku areālu, kurā zīmolu vai preču zīmi var izmantot;
 - b) demonstrēt franšīzes sniedzēja zīmola krāsas un logo uz franšīzes saņēmēja gaisa kuģa, tostarp demonstrēt šādu zīmolu, preču zīmi, logo vai līdzīgu identifikācijas līdzekli redzamā vietā uz gaisa kuģa un personāla uniformām;
 - c) izmantot un demonstrēt zīmolu, preču zīmi vai logo franšīzes saņēmēja lidostas iekārtās un ierīcēs vai saistībā ar tām;
 - d) uzturēt patērētāju apkalpošanas standartus, kas izstrādāti tirgdarbības nolūkā;
 - e) uzturēt patērētāju apkalpošanas standartus, kas izstrādāti, lai aizsargātu franšīzes zīmola viengabalainību;
 - f) nodrošināt maksu par licencēm, ievērojot standarta komerciālos noteikumus;
 - g) nodrošināt iespēju piedalīties "bieži lidojošu personu" programmās, tostarp guvumu uzkrāšanu;un
 - h) noslēdzot franšīzes vai marķēšanas nolīgumu, nodrošināt franšīzes sniedzējam vai saņēmējam tiesības pārtraukt vienošanos un atņemt zīmolu, ja attiecīgi ASV vai dalībvalstu valstspiederīgie joprojām kontrolē ASV vai Kopienas aviosabiedrību.
2. Franšīzes un marķēšanas pasākumi var pastāvēt patstāvīgi vai līdztekus kodu koplietojuma pasākumiem, kuri paredz, ka Puses abām aviosabiedrībām sniedz atbilstīgas pilnvaras, kā noteikts šā nolīguma 10. panta 7. punktā.

Kopīga deklarācija

Amerikas Savienoto Valstu un Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu pārstāvji apstiprināja, ka tā Gaisa transporta nolīguma autentiskumu citās valodās, kuru parafēja 2007. gada 2. martā Briselē un kuru paredzēts parakstīt 2007. gada 30 aprīlī, apstiprinās vai nu vēstuļu apmaiņas veidā pirms nolīguma parakstīšanas, vai arī ar Apvienotās komitejas lēmumu pēc nolīguma parakstīšanas.

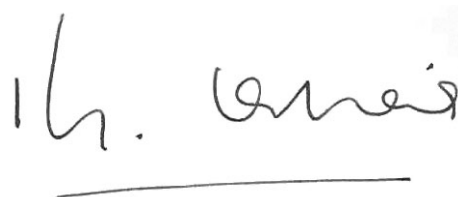
Šī kopīgā deklarācija ir neatņemama Gaisa transporta nolīguma sastāvdaļa.

Amerikas Savienoto Valstu vārdā



Datums: 2007. gada 18. aprīlī

*Eiropas Kopienas un
tās dalībvalstu vārdā, ad referendum*



Datums: 2007. gada 18. aprīlī

APSPRIEŠANĀS MEMORANDS

1. Delegācijas, kas pārstāv Eiropas Kopienu un tās dalībvalstis un Amerikas Savienotās Valstis, no 2007. gada 27. februāra līdz 2. martam tikās Briselē, lai pabeigtu sarunas par vispārēju gaisa pārvadājumu nolīgumu. Delegāciju saraksts sniegts A pielikumā.
2. Delegācijas panāca *ad referendum* vienošanos par nolīguma tekstu un parafēja to ("nolīgums", pievienots B pielikumā). Delegācijas plāno iesniegt nolīguma projektu to attiecīgajām iestādēm, lai saņemtu šo iestāžu apstiprinājumu un nolīgums varētu drīz stāties spēkā.
3. Attiecībā uz 1. panta 2. punktu delegācijas apstiprināja, ka "gaisa pārvadājumu" definīcijā ietverti visi gaisa pārvadājumu čarterpakalpojumu veidi. Turklāt tās ņēma vērā, ka "sabiedrībai piedāvāti" pārvadājumi pārāgri neietekmē tādu diskusiju rezultātu, kas notiek par daļējām īpašumtiesībām.
4. Attiecībā uz 1. panta 5. punktu ES delegācija ņēma vērā, ka lidojumus starp dalībvalstīm saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem uzskata par Kopienas iekšējiem lidojumiem.
5. Attiecībā uz 1. panta 6. punktu ES delegācija ņēma vērā, ka šajā nolīgumā nekas neietekmē tādu kompetences sadalījumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, kas izriet no Eiropas Kopienas dibināšanas līguma.
6. ES delegācija apstiprināja, ka aizjūras teritorijas, kurām piemēro Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, ir: Francijas aizjūras departamenti (Gvadelupa, Martinika, Reinjona, Gajāna), Azoru salas, Madeira un Kanāriju salas.
7. Atbildot uz ASV delegācijas jautājumu, ES delegācija apstiprināja, ka saskaņā ar Eiropas Kopienas tiesību aktiem Kopienas aviosabiedrībai ir jāsaņem gan gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC), gan ekspluatācijas licence no tās valsts, kurā atrodas tās galvenā darbības vieta. Turklāt nevienai aviosabiedrībai nedrīkst būt vairāk kā vienas valsts izsniegta AOC vai ekspluatācijas licence.
8. Attiecībā uz 4. pielikuma 3. panta 1., 3. un 5. punktu, 1. panta 3. punktu un 2. panta 2. punktu, kā arī atbildot uz ASV delegācijas jautājumu, ES delegācija izskaidroja, ka nolīguma parakstīšanas dienā Eiropas Kopējās gaisa telpas locekles papildus Eiropas Kopienas dalībvalstīm ir Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Horvātijas Republika, Islandes Republika, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Melnkalnes Republika, Norvēģijas Karaliste, Serbijas Republika un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misija Kosovā.
9. Atbildot uz ES delegācijas jautājumu, ASV delegācija paskaidroja, ka no nolīguma parakstīšanas dienas turpmāk minētās valstis īsteno "atvērto debesu" gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu ar ASV: Burkinafaso, Kaboverdes Republika, Kamerūnas Republika, Čadas Republika, Gabonas Republika, Gambijas Republika, Ganas Republika, Etiopijas Federatīvā Demokrātiskā Republika, Libērijas Republika, Madagaskaras Republika, Mali Republika, Marokas Karaliste, Namībijas Republika, Nigērijas Federatīvā Republika, Senegālas Republika, Tanzānijas Savienotā Republika un Ugandas Republika. ASV delegācija arī norādīja, ka 4. pielikuma 2. panta 2. punkta nolūkā tā plāno Kenijas Republikas aviosabiedrības uzskatīt par līdzvērtīgām to valstu aviosabiedrībām, kuras īsteno "atvērto debesu" gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu.

10. Attiecībā uz 4. pantu ASV delegācija atzīmēja, ka Transporta departaments prasītu, lai visi ārvalstu gaisa pārvadātāji, kas saskaņā ar nolīgumu vēlas iegūt tiesības sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus, norādītu atbildīgo iestādi, kura izdevusi AOC un ekspluatācijas licenci, tādējādi radot skaidrību par to, kura iestāde ir atbildīga par drošumu, drošību un cita veida gaisa pārvadātāja normatīvo uzraudzību.
11. Dokumenta 8. pantā “atbildīgās iestādes” no vienas puses attiecas un ASV Federālās aviācijas pārvaldi un no otras puses – uz Eiropas Kopienas un/vai dalībvalstu iestādēm, kuras ir atbildīgas par 1. punktā minēto apliecību un licenču izdošanu un apstiprināšanu vai par 2. punktā minēto drošuma standartu un prasību uzturēšanu un pārvaldību, ciktāl tas attiecas uz apspriežamo jautājumu. Turklāt, ja saskaņā ar 2. punktu ir prasītas konsultācijas, atbildīgām iestādēm būtu jānodrošina, lai konsultāciju sniegšanā iekļautu teritoriālas vai reģionālas iestādes, kuras saskaņā ar normatīviem aktiem vai praksē ir atbildīgas par drošuma pārraudzību, ciktāl tas attiecas uz apspriežamo jautājumu.
12. Attiecībā uz 9. pantu delegācijas apstiprināja, ka, ciktāl to iespējams piemērot, Puses plāno nodrošināt lielāko iespējamo ierosināto drošības pasākumu sadarbības pakāpi, lai samazinātu apdraudējumu un novērstu jebkādu jaunu pasākumu radītās iespējamās nelabvēlīgās sekas. Delegācijas turklāt ņēma vērā, ka 9. panta 7. punktā minētie līdzekļi ir pieejami, lai apsvērtu pašreizējo un ierosināto drošības prasību alternatīvus pasākumus, jo īpaši Politiskais dialogs par robežu un transporta drošību un ES un ASV pārvadājumu drošības sadarbības grupa. Turklāt ASV delegācija paziņoja, ka ASV likumdošanas izstrādē, lai pieņemtu noteikumus, attiecīgajām pusēm dota iespēja sniegt komentārus par ierosinātajiem noteikumiem vai piedāvāt to alternatīvas, un šādus komentārus izskata likumdošanas procesā.
13. Apspriežot 9. panta 6. punktu, ASV delegācija paskaidroja, ka Transporta drošības administrācijai (TSA) nekavējoties jāizdod drošības direktīva, kad TSA nosaka, ka transporta drošības aizsardzībai ir vajadzīgi ārkārtas pasākumi. Šādi pasākumi paredzēti, lai risinātu esošos draudus drošībai, un to darbības jomai un ilgumam vajadzētu būt ierobežotiem. Ilglaicīgākus ārkārtas pasākumus iestrādās TSA prasībās, izmantojot publiska paziņojuma un komentāru procedūru.
14. Attiecībā uz procedūru, kas jāizveido saskaņā ar 9. panta 11. punktu, delegācijas apstiprināja vajadzību izveidot protokolu, lai veiktu tādu novērtējumu sagatavošanu, īstenošanu un secinājumus par tiem, ko veic, pamatojoties uz šo punktu.
15. Attiecībā uz 10. panta 2. punktu delegācijas apstiprināja gatavību sekmēt, lai attiecīgās iestādes ātri izskatītu atļauju, vīzu un dokumentu pieprasījumus šajā punktā minētajiem darbiniekiem, tostarp gadījumus, kad ārkārtas un pagaidu gadījumos pieprasa darbinieku iecelšanu vai uzturēšanos.
16. Delegācijas ņēma vērā, ka 10. panta 5. punktā atsauce uz “vispārēji piemērojamajiem normatīvajiem aktiem” ietver ekonomiskas sankcijas, ar kurām ierobežo darījumus ar konkrētām valstīm un personām.
17. Abas delegācijas atzina, ka saskaņā ar 10. panta 7. punktu abu Pušu aviosabiedrības, kurām ir attiecīgas pilnvaras, ievērojot noteikumus, kurus visām aviosabiedrībām piemēro nediskriminējot, var sniegt kodu koplietojuma pakalpojumus no un uz visiem otras Puses teritorijas punktiem, kuros jebkura cita aviosabiedrība veic starptautiskus gaisa pārvadājumus, veicot tiešus, netiešus, regulārus vai vairāku pārvadājumu līniju veiktus lidojumus, ja šādi kodu koplietojuma pakalpojumi:
 - i) citādi atbilst nolīgumam;

un

 - ii) atbilst prasībām, kas sniegtas attiecīgās lidostas sistēmas kustības sadalījuma noteikumos.

18. Deleģācijas apsprieda, cik būtiski ir informēt pasažierus par to, kura aviosabiedrība vai virszemes pārvaldījumu pakalpojumu sniedzējs faktiski pārvaldīs katru pakalpojumu sektoru, ja iesaistīts kāds kodu koplietošanas pasākums. Tās ņēma vērā, ka abām pusēm ir noteikumi, kuros prasīts paust šādu informāciju.
19. Attiecībā uz 10. panta 7. punkta c) apakšpunktu deleģācijas pauda izpratni par to, ka virszemes pārvaldījumu pakalpojumu sniedzējiem nepiemēro gaisa pārvaldījumu noteikumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka aviosabiedrība veic virszemes pārvaldījumus, izmantojot savu nosaukumu. Turklāt virszemes pārvaldījumu pakalpojumu sniedzējiem, tāpat kā aviosabiedrībām, ir iespēja izlemt, vai tie vēlas piedalīties sadarbības pasākumos. Pieņemot lēmumu par ikvienu konkrētu pasākumu, virszemes pārvaldījumu pakalpojumu sniedzēji var cita starpā apsvērt patērētāju intereses un tehniskus, ekonomiskus, telpas un jau-
das ierobežojumus.
20. Atbildot uz ES deleģācijas jautājumu, ASV deleģācija apstiprināja, ka saskaņā ar pašreizējo ASV tiesību aktu interpretāciju ASV valdības finansētos gaisa pārvaldījumos (*Fly America* satiksmē), ko veic ASV gaisa pārvaldītājs, ietverti pārvaldījumi, kurus pārdod, izmantojot ASV pārvaldītāja kodu saskaņā ar kodu koplietojuma pasākumiem, bet tos veic ar gaisa kuģi, kuru pārvalda ārvalstu gaisa pārvaldītājs.
21. ASV deleģācija izskaidroja, ka saskaņā ar nolīguma 3. pielikumu un ja nav ASV Vispārējo pakalpojumu pārvaldes sniegts līgums par pārvaldījumiem starp divām pilsētām, ASV valdības darbinieks vai cita persona, kuras pārvaldīšanu apmaksā ASV valdība (persona, kas nav darbinieks, militārpersona vai jebkura cita persona, kuras pārvaldīšanu apmaksā ASV Aizsardzības departaments vai militārais departaments) var rezervēt lidojumu, tostarp Kopienas aviosabiedrībā, ceļošanai starp ASV un Eiropas Kopienu vai starp jebkuriem diviem punktiem, kas atrodas ārpus ASV, kura ar ASV valdībai mazākajām izmaksām nodrošina ceļotāja vajadzības. ASV deleģācija turklāt ņēma vērā, ka divas pilsētas, par kurām piešķīra līgumus, var mainīties katrā finanšu gadā. ASV valdības departaments, pārvalde vai starpniecības iestāde, kas nav Aizsardzības departaments vai militārais departaments, var pārvaldīt kravu, izmantojot gaisa pārvaldījumu, tostarp Kopienas aviosabiedrības, starp ASV un Eiropas Kopienu vai diviem punktiem, kas atrodas ārpus ASV, kuri ar ASV valdībai mazākajām izmaksām nodrošina pārvaldes vajadzības.
22. ES deleģācija paskaidroja, ka Eiropas Savienībai nav *Fly America* līdzīgas programmas.
23. Abas deleģācijas pauda ieceri izskatīt papildu iespējas, lai vairotu piekļuvi valdības iepirktajiem gaisa pārvaldījumiem.
24. Atbildot uz ES deleģācijas jautājumu par to, ka Kopienas aviosabiedrībām no ASV Transporta departamenta jāsaņem ekonomiskas darbības pilnvarojums, ASV deleģācija atzīmēja, ka gadu gaitā Transporta departamenta licencēšanas procedūras ir racionalizētas. Kad ārvalstu aviosabiedrības vēlas saņemt tiesības, ko tām piešķir gaisa pārvaldījumu pakalpojumu nolīgums, to pieteikumus parasti var izskatīt ātri. ASV deleģācija turpināja, paskaidrojot, ka Kopienas aviosabiedrībai ir iespēja iesniegt vienu pieteikumu, lai iegūtu 3. panta 1. punktā noteiktās tiesības veikt pārvaldījumus visos maršrutos, tostarp tiesības veikt gan regulārus lidojumus, gan čārterlidojumus. Transporta departaments 2005. gada 23. augustā paziņoja par papildu paātrinātām procedūrām, saskaņā ar kurām iecerēts, ka ārvalstu gaisa pārvaldītāji, kas vēlas iegūt tiesības uz jaunu maršrutu, iesniegtu atbilstīgu atbrīvojumu un atļauju pieteikumus. Pieņemot, ka Transporta departaments var rīkoties labvēlīgi, atbilstīgi tā licenču izdošanas lēmumiem pamatojoties uz reģistru un apsvērumiem par sabiedrības interesēm, tas varētu izsniegt vienu rīkojumu, 1) ar kuru sniedz atbrīvojumus tik ilgam laikposmam, kāds parasti būtu sniegts, vai līdz brīdim, kad tiesības uz atļauju stājas spēkā, un 2) pieņemot pagaidu lēmumu (t.i., izmēģinājuma labad) sniegt attiecīgo atļauju arī uz standarta laikposmu, kādu sniegtu parasti (piemēram, uz nenoteiktu laiku, ko piemēro nolīgumu režīmam). Ja gaisa pārvaldītāji jau iesnieguši pieteikumus gan atbrīvojumiem, gan tiesībām iegūt atļauju, un ja ieraksts, kas saistīts ar šiem pieteikumiem, ir aktuāls, Transporta departaments saskaņā ar 23. augusta pieeju ir sācis izskatīt šos pieteikumus.

25. Ja Kopienas aviosabiedrība vēlas saskaņā ar 10. panta 7. punktu izmantot tiesības, lietojot kodu koplietojumu, kodu koplietojuma partneru aviosabiedrības var iesniegt kopīgu pieteikumu, lai iegūtu vajadzīgās tiesības. Aviosabiedrībai, kas pakalpojumu pārdod sabiedrībai, no Tehniskā departamenta jāsaņem ekonomisku pilnvarojumu par visa veida pakalpojumiem (regulāriem vai čarterlidojumiem), ko pārdod ar tās kodu. Līdzīgi aviosabiedrībai, kas veic lidojumus ar gaisa kuģi, jāiegūst ekonomisks pilnvarojums no Transporta departamenta: tiesības veikt čarterlidojumus, lai otrai aviosabiedrībai sniegtu iespējas pārdot tās pakalpojumus, un vai nu tiesības veikt čarterlidojumus, vai regulāros lidojumus, lai iegūtu iespējas pārdot savā vārdā. Aviosabiedrībai, kas veic pārvadājumus, ir vajadzīgs pilnvarojuma paziņojums, lai šādos lidojumos varētu lietot partnera kodu. Aviosabiedrība, kas veic pārvadājumus, var lūgt vispārēju pilnvarojuma paziņojumu par kodu koplietojumu uz nenoteiktu laiku, norādot konkrētos tirgus, kuros ir vajadzīgs kodu koplietošanas pilnvarojums. Papildu tirgus var pievienot pēc tam, kad pagājušas 30 dienas kopš Transporta departamenta informēšanas. Kodu koplietojuma pilnvarojuma paziņojums attiecas uz konkrētu aviosabiedrību, un katrai citai kodu koplietošanas partnerībai ir vajadzīgs savs pilnvarojuma paziņojums un vajadzības gadījumā - kodu koplietojuma drošuma revīzija, ko saskaņā ar Transporta departamenta publicētām pamatnostādnēm veic ASV aviosabiedrība.
26. Ja saskaņā ar 10. panta 9. punktu Kopienas aviosabiedrība vēlas ASV aviosabiedrībai sniegt gaisa kuģi ar visu apkalpi, lai veiktu pārvadājumus, izmantojot ASV aviosabiedrības kodu, Kopienas aviosabiedrībai tāpat vajadzētu no Transporta departamenta iegūt čarterlidojumu pilnvarojumu, kā arī pilnvarojuma paziņojumu. ASV delegācija norādīja, ka tā uzskata, ka gandrīz visām Kopienas aviosabiedrībām, kas pašlaik veic regulārus pārvadājumus uz ASV, ir arī Transporta departamenta izsniegts pasaules čarterlidojumu pilnvarojums. Tādēļ no ekonomiskas licences izsniegšanas perspektīvas tām vajadzētu vienīgi pilnvarojuma paziņojumu, lai ASV aviosabiedrībām sniegtu visu gaisa kuģi ar apkalpi. ASV delegācija turklāt norādīja, ka tā negaida, ka citu Kopienas aviosabiedrību pieteikumi, lai iegūtu pilnvarojumu veikt čarterlidojumus, radītu grūtības.
27. Lai vai nu kodu koplietojumam, vai gaisa kuģa un apkalpes sniegšanai izdotu pilnvarojuma paziņojumu, ir vajadzība saņemt Transporta departamenta konstatējumu, ka piedāvātās darbības ir sabiedrības interesēs. Šos konstatējumus ļoti sekmē atklājums, ka piedāvātie pakalpojumi pamatojas uz piemērojamiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem. Tiesību iekļaušana nolīgumā arī pierāda, ka pastāv savstarpīgums.
28. Attiecībā gan uz kodu koplietošanu, gan pilnīgu gaisa kuģa un tā apkalpes nodrošināšanu saskaņā ar 10. panta 7. un 9. punktu galvenā sabiedrības interešu analīzes uzmanība būtu vērsta uz to:
- ASV aviosabiedrība ir veikusi drošuma revīziju ārvalstu aviosabiedrībā,
 - valsts, kas izdevusi ārvalstu gaisa pārvadātāja AOC apliecību, ir IASA 1. kategorijā,
 - ārvalstu aviosabiedrības izcelsmes valsts sadarbojas ar ASV gaisa pārvadātājiem, pamatojoties uz reālu savstarpīgumu,
 - apstiprinājums radītu konkurences problēmas.
- vai
29. Attiecībā uz pilnīgu gaisa kuģa un tā apkalpes nodrošināšanu sabiedrības interešu analīze papildus tiks koncentrēta arī uz to:
- nomas līgumā noteikts, ka darbības kontrole paliks iznomātāja gaisa pārvadātāja pārziņā,
 - normatīvā uzraudzība paliks tās iestādes pārziņā, kas iznomātājam izdevusi AOC apliecību,
 - nomas apstiprinājums nevienai pusei nesniegs pārmērīgas priekšrocības darba domstarpībās, ja nespēja tirgū nodrošināt satiksmi ir domstarpību rezultāts.
- vai

30. Pilnvarojuma paziņojumus pilnīgai gaisa kuģa un tā apkalpes nodrošināšanai vismaz sākotnēji izdos uz ierobežotu laiku (piem., sešiem līdz deviņiem mēnešiem) vai izņēmuma gadījumos, kas atbilst Eiropas Savienības pieejai.
31. Atbildot uz ES delegācijas paustajām bažām par izvēles iespēju, kas Transporta departamentam ir dota saskaņā ar "sabiedrības interešu" standartu, ASV delegācija paziņoja, ka sakarā ar "atvērto debesu" attiecībām aviācijas jomā Transporta departaments ir secinājis, ka kodu koplietojuma pasākumi ir sabiedrības interesēs, un tas regulāri sniedzis pilnvarojuma paziņojumus ar minimālu procesuālu aizkavēšanos. ASV delegācija norādīja, ka saistībā gan ar kodu koplietojumu, gan ar gaisa kuģu nodrošinājumu ar apkalpēm, iesaistot vienīgi Pušu aviosabiedrības, Transporta departaments, izņemot gadījumus, kuros jāstoptas ar netipiskiem apstākļiem, piemēram, saistībā ar valsts drošību, drošumu vai noziedzību, savā sabiedrības interešu analīzē pievērštos aprakstītajiem aspektiem. Turklāt, ja šādi netipiski apstākļi pastāvētu, Amerikas Savienotās Valstis nekavējoties informētu otru Pusi.
32. Atbildot uz ASV delegācijas jautājumu, ES delegācija apstiprināja, ka saskaņā ar pašreiz piemērojamiem ES tiesību aktiem (Padomes Regulu (EEK) 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs)) ir spēkā prasība, ka Kopienas aviosabiedrību izmantotajiem gaisa kuģiem jābūt reģistrētiem Kopienā. Tomēr dalībvalsts var piešķirt atbrīvojumu no šīs prasības īstermiņa nomas nolīguma gadījumā, kas noslēgts, lai apmierinātu pagaidu vajadzības, vai citos ārkārtējos apstākļos. Kopienas aviosabiedrībai, kas ir līgumslēdzēja puse tādā nolīgumā, vispirms jāsaņem atļauja no attiecīgas licencētājas iestādes, un dalībvalsts var neapstiprināt nolīgumu, ar ko paredz nodrošināt gaisa kuģi ar apkalpi attiecīgai aviosabiedrībai, kurai tā piešķirusi darbības licenci, ja vien netiek izpildīti drošības standarti, kas līdzvērtīgi Kopienas tiesību aktos vai, attiecīgā gadījumā, valstu tiesību aktos noteiktajiem standartiem.
33. Abas delegācijas atzina, ka, ja neizdodas pilnvarot aviosabiedrības īstenot nolīgumā piešķirtās tiesības, kā arī šādu pilnvaru piešķiršanas pārmērīga novilcināšana varētu ietekmēt godīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt. Ja kāda no pusēm uzskata, ka tās aviosabiedrības nesaņem ekonomiskās darbības pilnvarojumu, kas tām pienāktos saskaņā ar nolīgumu, tā var vērsties ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā.
34. Sakarā ar 14. panta 4. punktu ES delegācija atgādināja, ka saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 295. pantu, minētais Līgums nekādā veidā neskar dalībvalstu noteikumus, ar ko tiek pārvaldītas īpašumtiesības. ASV delegācija par atbildi minēja savu viedokli, ka valdības īpašumtiesības uz aviosabiedrību var negatīvi ietekmēt godīgas un vienlīdzīgas konkurences iespējas, aviosabiedrībām sniedzot starptautiskās gaisa satiksmes pakalpojumus, uz kuriem attiecas šis nolīgums.
35. Sakarā ar 15. pantu delegācijas atzīmēja, cik svarīgi panākt vienprātību starptautiskā mērogā aviācijas vides jautājumos Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā (ICAO). Šajā sakarā tās uzsvēra lielo nozīmi, kāda piemīt ICAO 35. asamblejā panāktajam vienprātīgajam nolīgumam, kurā aptverti jautājumi par gaisa kuģu radīto troksni un izmešiem (Rezolūcija A35-5). Abas puses uzņēmušās saistības pilnā mērā ievērot minēto rezolūciju. Saskaņā ar šo rezolūciju abas puses uzņēmušās saistības piemērot veiktajiem pasākumiem "līdzsvarotas pieejas" principu, lai ierobežotu gaisa kuģu radītā trokšņa ietekmi (tostarp ierobežojumus, ar ko konkrētos laika sprīžos ierobežo gaisa kuģu pieeju lidostām) un lai nodrošinātu to, ka maksa par gaisa kuģa dzinēju izmešiem lidostas līmenī balstītos uz izmaksām par šo gaisa kuģa dzinēju izmešu radītās ietekmes uz vidi kompensāciju, ko precīzi nosaka un piemēro tieši gaisa transportam. Abas puses arī atzīmēja, ka gadījumos, kad pastāv atbilstīgas juridiskas saistības starptautiskā, reģionālā, valstu vai vietējā mērogā, arī tās pilnībā jāievēro; Amerikas Savienotajām Valstīm attiecīgais datums ir 2001. gada 5. oktobris un Eiropas Kopienai attiecīgais datums ir 2002. gada 28. marts.

36. Deleģācijas turklāt pieņēma zināšanai noteikumus attiecībā uz klimata pārmaiņām, enerģētiku un ilgtspējīgu attīstību, kas iekļauti G8 valstu 2005. gada "Glenīglsas komunikē", kā arī – sistēmu sadarbībai gaisa satiksmes pārvaldības jautājumos Saprašanās memorandā, kuru 2006. gada 18. jūlijā parakstīja Federālās aviācijas pārvalde un Komisija. Deleģācijas atzīmēja ASV un ES atbildīgo iestāžu nodomu veicināt sadarbību tehnikas jomā, tostarp saistībā ar klimata zinātnisku izpēti un tehnoloģijas attīstību, kas veicinās drošību, uzlabos degvielas efektivitāti un samazinās gaisa transporta izmešus. Ņemot vērā savas attiecīgās nostājas jautājumā par emisiju tirdzniecību starptautiskajai aviācijai, abas deleģācijas atzīmēja, ka Amerikas Savienotās Valstis un Eiropas Savienība vēlas strādāt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas sistēmā.
37. Sakarā ar Apvienotās komitejas sastāvu ASV deleģācija norādīja, ka ASV vēlētos, lai to pārstāvētu daudzas aģentūras, kuras vadītu Valsts departaments. ES deleģācija norādīja, ka ES pārstāvētu Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis. Abas deleģācijas arī norādīja, ka ieinteresēto pušu līdzdalība būtu svarīgs aspekts Apvienotās komitejas procesā un ka ieinteresēto pušu pārstāvjus tāpēc uzaicinātu kā novērotājus, izņemot gadījumus, kad viena vai abas Puses izlemtu citādi.
38. Sakarā ar 18. pantu deleģācijas apstiprināja savu nodomu saņemt Apvienotās komitejas sagatavošanās sanākumi ne vēlāk kā 60 dienas pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas.
39. Deleģācijas apstiprināja savu izpratni, ka tādi paņēmieni kā prasība par tiesībām izvēlēties pirmajam, pārvadājumu attiecība, maksa par to, ka netiek izvīzīti iebildumi, un jebkādi citi ierobežojumi saistībā ar ietilpību, biežumu vai satiksmi ir neatbilstīgi nolīgumam.
40. ES deleģācija ierosināja, ka abām Pusēm būtu cik skaidri vien iespējams jāsaprot, cik lielā mērā ASV Transporta departaments un Eiropas Komisija atbilstīgi to attiecīgajiem normatīvajiem aktiem un praksei varētu apmainīties ar informāciju par konkurences jautājumiem, kas minēti nolīguma 2. pielikumā, jo īpaši attiecībā uz datiem un perspektīvām jautājumos, kas saistīti ar procesiem, kurus šīs iestādes aktīvi apsver.
41. ASV deleģācija norādīja, ka nolīguma 2. pielikumā minētie procesi saskaņā ar ASV tiesību aktiem ir iztiesāšanas procedūras, uz kurām attiecas ar likumu noteikti, reglamentējoši un tiesvedības ierobežojumi, lai nodrošinātu, ka aģentūras lēmumi būtu balstīti tikai uz to informāciju, kas iekļauta tiesvedības dokumentu izrakstā, tostarp uz publiski pieejamo informāciju, ko Transporta departaments noteicis kā oficiāli vērā ņemamu, par ko pusēm bijusi iespēja izteikties pirms galīgā aģentūras lēmuma.
42. ASV deleģācija izskaidroja, ka šie ierobežojumi neizslēdz iespēju pārstāvjiem aktīvi sniegt ieteikumus lēmumu pieņemējam Transporta departamentā, kas izriet no apspriedēm ar Komisijas pārstāvjiem par tādiem jautājumiem kā 1) konkurences stāvoklis jebkurā tirgū, kas balstīts uz datiem, kuri nav konfidenciāli; 2) esošo alianšu vai citu kooperatīvu uzņēmumu ietekme un rezultāti, kādus devuši agrāk noteikti nosacījumi vai citi ierobežojumi saistībā ar konkurences jautājumiem; 3) vispārēja pieeja konkurences analīzei vai metodoloģija; 4) agrāk notikušas lietas, tostarp protokoli un lēmumi; 5) materiālo tiesību normas, politika un procedūras, ko piemēro jebkurai lietai; 6) jautājumi, kurus varētu izvīzīt potenciālās lietās, kuras nav oficiāli ierosinātas, ja vien Transporta departamenta pārstāvji šādos gadījumos "pārāgrī nespriež" par faktiem vai rezultātiem, un 7) aktīvā tiesvedībā, kādus jautājumus puses jau ierosinājušas un kādi nekonfidenciāli pierādījumi iesniegti protokolam, atkal līdz pat iespējai izdarīt pāragru spriedumu par faktiem un iznākumu.

43. Ir divi galvenie procesuālie ierobežojumi notiekošu lietu apspriešanai. Pirmais lielā mērā attiecas uz Komisijas paziņojumiem Transporta departamentam: Transporta departamenta lēmumu nevar balstīt uz jebkuru svarīgu informāciju vai argumentu, kas nav pieejams visām pusēm un par ko puses nevar izteikt komentārus protokolam pirms galīgā lēmuma. Saņemot šādu informāciju, to nevar apsvērt lēmuma pieņemšanā, ja vien tā nav darīta pieejama. Otrs ierobežojums attiecas drīzāk uz paziņojumiem, ko Transporta departaments sniedz, nevis saņem: aģentūra nevar paust vai šķietami paust "pārgru spriedumu" par šiem jautājumiem – tas ir, formulēt secinājumu, pirms sagatavots protokols par lietu un publiski paziņots galīgais lēmums. Šis ierobežojums attiecas uz Transporta departamentu jebkurā gadījumā, vai nu apspriedēs ar ES, vai jebkuru citu juridisku personu, kas juridiski nav ASV valdības iekšējā lēmumu pieņemšanas procesa sastāvdaļa, vai nu tas būtu ieinteresēts, vai nē. Transporta departamenta nodoms ir nekavējoties informēt Komisijas pārstāvjus, tiklīdz tas manīs, ka "pārgru spriedums" vai ieguldījums lēmuma pieņemšanā kļūst par apsvērumu, apspriežot konkrētu tematu, lai pārstāvji varētu lemt par turpmāko rīcību.
44. ES delegācija prasīja garantiju no ASV delegācijas, ka ar likumu noteiktais "sabiedrības interešu" kritērijs netiek izmantots saskaņā ar ASV konkurences režīmu, dodot priekšroku atsevišķu ASV aviosabiedrību interesēm salīdzinājumā ar citām ASV vai ārvalstu aviosabiedrībām. ASV delegācija atbildēja, ka šis kritērijs un konkurences standarti, kas Transporta departamentam jāizmanto, pieņemot lēmumus, ir paredzēti un tiek izmantoti, lai aizsargātu konkurenci tirgū kopumā, nevis atsevišķas konkurējošas aviosabiedrības. Līdz ar citiem apsvērumiem ASV delegācija atzīmēja, ka "sabiedrības intereses" starptautiskajā gaisa transportā ir definētas tiesību aktos, lai ietvertu vienlīdzīgas iespējas ASV un ārvalstu aviosabiedrībām, kā arī maksimālu konkurenci. Turklāt sabiedrības interešu kritērijs tiesību aktos, ar ko reglamentē Transporta departamenta apstiprinājumus pārvaldītāju savstarpējiem nolīgumiem un pretmonopola imunitāti, nav "izņēmums" konkurences analīzei, kas aģentūrai jāievēro, bet drīzāk gan papildu prasība, kas jāizpilda, pirms Transporta departaments drīkst garantēt pretmonopola imunitāti. Visbeidzot ASV delegācija uzsvēra, ka visiem Transporta departamenta lēmumiem jāatbilst attiecīgās valsts tiesību aktiem un starptautiskām saistībām, tostarp civilās aviācijas nolīgumiem, kuros visos ietverta prasība, ka visām pusēm jānodrošina pārējo pušu aviosabiedrībām "godīgas un vienlīdzīgas konkurences iespējas".
45. Sakarā ar šo apspriedi abas delegācijas apstiprināja, ka to attiecīgie konkurences režīmi tiek piemēroti tādā veidā, lai nodrošinātu godīgas un vienlīdzīgas konkurences iespējas visām abu pušu aviosabiedrībām, un atbilstīgi vispārīgajam principam – aizsargāt un veicināt konkurenci tirgū kopumā, neraugoties uz iespējamām pretējām atsevišķu konkurējošu aviosabiedrību interesēm.
46. Ņemot vērā Eiropas Komisijas procedūras, ES delegācija izskaidroja, ka galvenais ierobežojums Eiropas Komisijas iespējām iesaistīties aktīvā sadarbībā ar ārvalstu valdību aģentūrām izriet no ierobežojumiem, kas neļauj brīvi nodot konfidenciālu informāciju. Tāda Komisijas un dalībvalstu iestāžu izmeklēšanas gaitā iegūta informācija, kas saistīta ar dienesta noslēpumu, pakļauta 287. pantam EK Līgumā un 28. pantam Regulā (EK) 1/2003. Tas attiecas galvenokārt uz tādu informāciju, kas nav atklātībai pieejama un ko var atklāt izmeklēšanas laikā, ko var paziņot atbildē uz informāciju vai ko var brīvprātīgi paziņot Komisijai. Šādā informācijā ietverti arī uzņēmējdarbības vai tirdzniecības noslēpumi. Šādu informāciju nedrīkst darīt zināmu nevienai trešās valsts aģentūrai, izņemot ar attiecīgā informācijas avota nepārprotamu piekrišanu. Tādēļ, ja tiek uzskatīts par piemērotu un vēlamu, ka Komisija sniedz konfidenciālu informāciju ārvalstu aģentūrai(-ām), jāiegūst šīs informācijas avota piekrišana atbrīvojuma veidā.
47. Uz informāciju, kas saistīta ar izmeklēšanas veikšanu vai iespējamu izmeklēšanas veikšanu, minētie nosacījumi neattiecas. Šāda informācija ietver faktu, ka notiek izmeklēšana, izmeklēšanas vispārējo tematu, izmeklējamā(-o) uzņēmuma(-u) identitāti (kaut gan arī tā dažos apstākļos var būt aizsargāta informācija), tās nozares identitāti, kurā notiek izmeklēšana, un pasākumus, kurus ierosināts veikt izmeklēšanas gaitā. Šo informāciju parasti saglabā noslēpumā, lai nodrošinātu izmeklēšanas pienācīgu norisi. Tomēr to drīkst paziņot Transporta departamentam, jo tam saskaņā ar nolīguma 2. pielikuma 5. pantu ir pienākums saglabāt informācijas konfidencialitāti.

48. Atbildot uz ES delegācijas jautājumu, ASV delegācija apstiprināja, ka kompetentās ASV iestādes nodrošinās pilnīgu pieteikumu ātru un godīgu izskatīšanu saistībā ar pretmonopola imunitātes piešķiršanu komerciāliem sadarbības nolīgumiem, tostarp pārskatītiem nolīgumiem. Turklāt ASV delegācija apstiprināja, ka, tā kā ASV un ES gaisa satiksmes nolīgumu piemēro atbilstīgi 25. pantam vai tas ir spēkā atbilstīgi 26. pantam, Kopienas aviosabiedrībām nodrošina Transporta departamenta prasību, ka, lai izskatītu šādu pieteikumu no ārvalstu aviosabiedrībām attiecībā uz pretmonopola imunitāti vai lai saglabātu šādu imunitāti, starp Amerikas Savienotajām Valstīm un pieteikumu iesniegušās(-o) ārvalsts(-u) aviosabiedrības(-u) mītnes valsti jābūt noslēgtam "atvērto debesu" nolīgumam. Iepriekš minēto garantiju nepiemēro pieteikumu iesniedzējiem no Īrijas, kamēr nav beidzies 1. pielikuma 4. iedaļas darbības laiks.
49. Atbildot uz ES delegācijas jautājumu, ASV delegācija paziņoja, ka visi Transporta departamenta noteikumi attiecībā uz datorizētām rezervācijas sistēmām ("CRS" vai "sistēmas") zaudēja spēku 2004. gada 31. jūlijā. Transporta departaments tomēr saglabā pilnvaras aizliegt negodīgu un maldinošu rīcību un negodīgus konkurences paņēmienus aviācijas nozarē un aviosabiedrību sadales nozarē, un Transporta departaments var izmantot šīs pilnvaras, lai vērstos pret sistēmas acīm redzami konkurenci traucējošu rīcību gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū. Piedevām Tieslietu departamenta un Federālās tirdzniecības komisijas jurisdikcijā ir risināt jautājumus par sūdzībām, ka sistēma ir iesaistīta rīcībā, ar ko tiek pārkāpti pretmonopola tiesību akti.
50. Sakarā ar 25. pantu ES delegācija izskaidroja, ka dažās dalībvalstīs atbilstīgi to konstitucionālām prasībām parlamentam vispirms jāapstiprina provizoriska piemērošana.
51. Abas delegācijas apstiprināja, ka gadījumā, ja viena no Pusēm nolemtu pārtraukt nolīguma provizorisku piemērošanu saskaņā ar 25. panta 2. punktu, var turpināt piemērot 1. pielikuma 4. iedaļas noteikumus, ja Puses tā vienojas.
52. Sakarā ar 26. pantu ES delegācija izskaidroja, ka dažās dalībvalstīs šajā pantā minētās procedūras ietver ratifikāciju.
53. Atbildot uz ASV delegācijas jautājumu par ierobežojumiem, ko izraisa pāri palikuši elementi divpusējos gaisa pakalpojumu nolīgumos starp dalībvalstīm, ES delegācija apstiprināja, ka vairs nepiemēros šādus ierobežojumus, kas ietekmē ASV un Kopienas aviosabiedrību iespējas īstenot šajā nolīgumā noteiktās tiesības.
54. Abas delegācijas uzsvēra, ka nekas šajā nolīgumā nekādā veidā neietekmē to attiecīgās juridiskās un politiskās nostājas dažādos ar aviāciju saistītos vides jautājumos.
55. Abas delegācijas atzīmēja, ka neviena puse neatsauksies uz šo nolīgumu vai kādu tā daļu, lai izvairītu argumentus pret alternatīvas politikas vai jebkura šajā nolīgumā minēta jautājuma izskatīšanu Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.
56. Gaisa pakalpojumu nolīgumi starp Amerikas Savienotajām Valstīm un dalībvalsti, kuru piemērojamība tika apšaubīta pēc šā nolīguma parakstīšanas, nav uzskaitīti šā nolīguma 1. pielikuma 1. iedaļā. Tomēr delegāciju nodoms ir, lai šo nolīgumu provizoriski piemērotu Amerikas Savienotajās Valstīs un šādā dalībvalstī vai dalībvalstīs saskaņā ar šā nolīguma 25. pantu.

*Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu
apvienotās delegācijas vārdā*

Daniel CALLEJA

*Amerikas Savienoto Valstu
delegācijas vārdā*

John BYERLY

**Rakstiska deklarācija, ko parakstīšanas brīdī Amerikas Savienotajām Valstīm EK un tās dalībvalstu
vārdā iesniegs prezidentvalsts**

Šo nolīgumu līdz tā spēkā stāšanās brīdim dalībvalstis godprātīgi piemēros provizoriski un atbilstīgi spēkā esošām valsts tiesību aktu normām.
