

Úradný vestník

Európskej únie

L 134

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 50

25. mája 2007

Obsah	II	Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné	
		ROZHODNUTIA	
		Rada	
		2007/339/ES:	
	★	Rozhodnutie Rady a zástupcov vlád členských štátov Európskej únie, ktorí sa zišli na zasadnutí Rady, z 25. apríla 2007 o podpise a predbežnom vykonávaní Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej	1
		Dohoda o leteckej doprave	4

II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

RADA

ROZHODNUTIE RADY A ZÁSTUPCOV VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV EURÓPSKEJ ÚNIE, KTORÍ SA ZIŠLI NA ZASADNUTÍ RADY,

z 25. apríla 2007

o podpise a predbežnom vykonávaní Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej

(2007/339/ES)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE A ZÁSTUPCOVIA VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV, KTORÍ SA ZIŠLI NA ZASADNUTÍ RADY EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2 v spojení s článkom 300 ods. 2 prvým pododsekom prvou vetou,

so zreteľom na návrh Komisie,

keďže:

- (1) Komisia v súlade s rozhodnutím Rady, ktorým sa poveruje začať rokovania, dojednala v mene Spoločenstva a členských štátov dohodu o leteckej doprave so Spojenými štátmi americkými (ďalej len „dohoda“) v súlade s rozhodnutím Rady, ktorým sa Komisia poveruje začať rokovania.
- (2) Dohoda bola parafovaná 2. marca 2007.
- (3) Spoločenstvo a členské štáty by ju mali podpísať a predbežne vykonávať s výhradou jej možného uzavretia k neskoršiemu dátumu.
- (4) Je potrebné prijať procesné ustanovenia pre prípadné rozhodnutie o ukončení predbežného vykonávania uvedenej dohody a pozastavení práv podľa jej článku 21 ods. 3. Je tiež potrebné prijať procesné ustanovenia pre účasť

Spoločenstva a členských štátov v spoločnom výbore zriadenom podľa článku 18 dohody a v rozhodcovskom konaní ustanovenom v článku 19 dohody, ako aj pre vykonávanie určitých ustanovení dohody vrátane tých, ktoré sa týkajú zabezpečenia ochrany, bezpečnosti, udeľovania a odnímania dopravných práv a vládnej podpory,

ROZHODLI TAKTO:

Článok 1

Podpis a predbežné vykonávanie

1. S výhradou prijatia rozhodnutia Rady o uzavretí dohody sa týmto v mene Spoločenstva schvaľuje podpísanie Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej (ďalej len „dohoda“). Text dohody je pripojený k tomuto rozhodnutiu.

2. Týmto sa predseda Rady poveruje určiť osobu(-y) splnomocnenú(-é) podpísať dohodu v mene Spoločenstva s výhradou jej uzavretia.

3. Spoločenstvo a jeho členské štáty predbežne vykonávajú dohodu v súlade s vnútroštátnym právom od 30. marca 2008, pokiaľ nenadobudne platnosť. Táto skutočnosť sa potvrdí pri príležitosti podpísania dohody so Spojenými štátmi americkými.

4. Rozhodnutie o ukončení predbežného vykonávania dohody a oznámení tejto skutočnosti Spojeným štátom americkým v súlade s článkom 25 ods. 2 dohody a rozhodnutie o vzatí späť takéhoto oznámenia prijíma v mene Spoločenstva a členských štátov Rada jednomyselne v súlade s príslušnými ustanoveniami zmluvy.

Článok 2

Pozastavenie dopravných práv

1. Ak strany do dvanástich mesiacov od začiatku preskúmania ustanoveného v článku 21 ods. 3 dohody nedosiahnu dohodu v rámci druhej etapy, každý členský štát môže počas 15 nasledujúcich dní oznámiť Komisii, ktoré dopravné práva si prípadne želá v súvislosti so svojim územím pozastaviť. Takéto dopravné práva nesmú zahŕňať žiadne práva ustanovené v dohodách uvedených v prílohe I k dohode.

2. Komisia na základe oznámení členských štátov vypracuje zoznam práv, ktoré sa majú pozastaviť, a pošle ho Rade. Predseda Rady, konajúc v mene Spoločenstva a jeho členských štátov, následne oznámi Spojeným štátom americkým pozastavenie práv zaradených na zoznam v súlade s článkom 21 ods. 3 dohody. Dotknuté členské štáty prijímú potrebné opatrenia na pozastavenie takýchto práv od prvého dňa dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA), ktorá začne najmenej dvanásť mesiacov po dni oznámenia o pozastavení.

3. Rada, konajúc jednomyselne na návrh Komisie, sa môže bez ohľadu na odsek 2 tohto článku rozhodnúť pozastavenie neoznámiť alebo ho následne vziať späť.

Článok 3

Spoločný výbor

1. Spoločenstvo a členské štáty zastupujú v spoločnom výbore zriadenom podľa článku 18 dohody zástupcovia Komisie a členských štátov.

2. Pozíciu, ktorú má prijať Spoločenstvo a jeho členské štáty v rámci spoločného výboru, pokiaľ ide o veci, na ktoré sa vzťahujú články 14 alebo 20 dohody, alebo veci, pri ktorých sa nevyžaduje prijatie rozhodnutia s právnym účinkom, prijíma Komisia.

3. V prípade ostatných rozhodnutí spoločného výboru vo veciach, ktoré spadajú do právomoci Spoločenstva, prijíma pozíciu Spoločenstva a jeho členských štátov Rada kvalifikovanou väčšinou na návrh Komisie.

4. V prípade ostatných rozhodnutí spoločného výboru vo veciach, ktoré spadajú do právomoci členských štátov, prijíma pozíciu Spoločenstva a jeho členských štátov Rada jednomyselne na návrh Komisie alebo členských štátov.

5. Pozíciu Spoločenstva a členských štátov v rámci spoločného výboru prezentuje Komisia, pokiaľ nejde o záležitosti, ktoré spadajú do výhradnej právomoci členských štátov, keď pozíciu prezentuje predsedníctvo Rady alebo na základe rozhodnutia Rady Komisia.

Článok 4

Rozhodcovské konanie

1. V rozhodcovskom konaní podľa článku 19 dohody zastupuje Spoločenstvo a členské štáty Komisia.

2. Rozhodnutie o pozastavení uplatňovania výhod podľa článku 19 ods. 7 dohody prijíma Rada na návrh Komisie. Rada rozhoduje kvalifikovanou väčšinou.

3. O akýchkoľvek vhodných opatreniach, ktoré sa majú prijať podľa článku 19 dohody vo veciach, ktoré spadajú do právomoci Spoločenstva, rozhoduje Komisia za pomoci osobitného výboru zástupcov členských štátov, ktorých vymenuje Rada.

Článok 5

Informácie pre Komisiu

1. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o každom rozhodnutí o zamietnutí, zrušení, pozastavení alebo obmedzení oprávnení leteckej spoločnosti Spojených štátov amerických, ktoré prijali podľa článkov 4 alebo 5 dohody.

2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o žiadosťiach alebo oznámeniach, ktoré podali alebo prijali podľa článku 8 dohody.

3. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o žiadosťiach alebo oznámeniach, ktoré podali alebo prijali podľa článku 9 dohody.

Článok 6

Štátne dotácie a podpora

1. Ak sa členský štát domnieva, že akákoľvek dotácia alebo podpora, ktorú zvažujú alebo ktorú poskytnú orgány štátnej správy na území Spojených štátov amerických, bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž uvedený v článku 14 ods. 2 dohody, upozorní na túto skutočnosť Komisiu, ktorá sa môže na tento orgán obrátiť alebo môže požiadať o zvolanie zasadnutia spoločného výboru zriadeného podľa článku 18.

2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu, ak sa na ne Spojené štáty americké obrátia podľa článku 14 ods. 3 dohody.

V Luxemburgu 25. apríla 2007

Za Rady
predseda
W. TIEFENSEE

DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE

SPOJENÉ ŠTÁTY AMERICKÉ (ďalej len „Spojené štáty“) na jednej strane

a

RAKÚSKA REPUBLIKA,

BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO,

BULHARSKÁ REPUBLIKA,

CYPERSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKE KRÁĽOVSTVO,

ESTÓNSKA REPUBLIKA,

FÍNSKA REPUBLIKA,

FRANCÚZSKA REPUBLIKA,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NEMECKO,

HELÉNSKA REPUBLIKA,

MAĎARSKÁ REPUBLIKA,

ÍRSKO,

TALIANSKA REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITOVSKÁ REPUBLIKA,

LUXEMBURSKÉ VEĽKOVODSTVO,

MALTA,

HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO,

POĽSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

RUMUNSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

SLOVINSKÁ REPUBLIKA,

ŠPANIELSKÉ KRÁĽOVSTVO,

ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO,

SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO VEĽKEJ BRITÁNIE A SEVERNÉHO ÍRSKA,

ako zmluvné strany Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva a ako členské štáty Európskej únie (ďalej len „členské štáty“),

a EURÓPSKE SPOLOČENSTVO na strane druhej,

SO ŽELANÍM podporovať medzinárodný systém letectva založený na hospodárskej súťaži medzi leteckými spoločnosťami na trhu s minimálnymi zásahmi a reguláciou zo strany štátu;

SO ŽELANÍM uľahčiť rozširovanie príležitostí medzinárodnej leteckej dopravy, a to aj rozvojom leteckých dopravných sietí na uspokojenie potrieb cestujúcich a prepravcov výhodnými službami leteckej dopravy;

SO ŽELANÍM umožniť leteckým spoločnostiam ponúkať cestujúcej a prepravujúcej verejnosti konkurenčné ceny a služby na otvorených trhoch;

SO ŽELANÍM, aby liberalizovaná dohoda bola prínosom pre všetky sektory odvetvia leteckej dopravy vrátane pracovníkov leteckých spoločností;

SO ŽELANÍM zabezpečiť najvyšší stupeň bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany medzinárodnej leteckej dopravy a znova zdôrazňujúc vážne znepokojenie nad skutkami a hrozbami proti bezpečnostnej ochrane lietadiel, ktoré ohrozujú bezpečnosť osôb a majetku, nepriaznivo vplyvajú na prevádzku leteckej dopravy a podkopávajú dôveru verejnosti v bezpečnosť civilného letectva;

BERÚC NA VEDOMIE Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý sa otvoril na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu;

UZNÁVAJÚC, že štátne dotácie môžu nepriaznivo ovplyvniť hospodársku súťaž leteckých spoločností a môžu ohroziť základné ciele tejto dohody;

POTVRDZUJÚC dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky;

BERÚC NA VEDOMIE dôležitosť ochrany spotrebiteľov vrátane ochrany, ktorú poskytuje Dohovor o zjednotení určitých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaný 28. mája 1999 v Montreale;

S ÚMYSLOM vychádzať z rámca existujúcich dohôd s cieľom otvoriť prístup na trhy a maximalizovať výhody pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na obidvoch stranách Atlantického oceánu;

UZNÁVAJÚC dôležitosť zlepšenia prístupu svojich leteckých spoločností na celosvetové kapitálové trhy s cieľom posilniť hospodársku súťaž a podporiť dosahovanie cieľov tejto dohody;

S ÚMYSLOM vytvoriť precedens celosvetového významu na podporu výhod liberalizácie v tomto kľúčovom hospodárskom sektore,

SA DOHODLI TAKTO:

3. „Dohovor“ je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý sa otvoril na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu, a zahŕňa:

Článok 1

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto dohody, ak nie je uvedené inak:

1. „Dohoda“ je táto dohoda, jej prílohy a dodatky vrátane ich zmien a doplnení.

2. „Letecká doprava“ je preprava cestujúcich, batožiny, nákladu a poštových zásielok lietadlami samostatne alebo v kombinácii, ktorá sa poskytuje verejnosti za úhradu alebo na nájom.

a) akúkoľvek zmenu alebo doplnenie, ktoré nadobudli platnosť podľa článku 94 písm. a) dohovoru a boli ratifikované Spojenými štátmi a členským štátom alebo členskými štátmi, ktorých sa príslušná záležitosť týka,

a

b) akúkoľvek prílohu alebo jej zmenu a doplnenie prijaté podľa článku 90 dohovoru, ak táto príloha alebo zmena a doplnenie sú v ktoromkoľvek čase účinné pre Spojené štáty a pre členský štát alebo členské štáty, ktorých sa príslušná záležitosť týka.

4. „Úplné náklady“ sú náklady na poskytovanie služieb plus primerané poplatky za správnu réžiu.
5. „Medzinárodná letecká doprava“ je letecká doprava, ktorá prechádza cez vzdušný priestor nad územím viac ako jedného štátu.
6. „Strana“ sú Spojené štáty alebo Európske spoločenstvo a jeho členské štáty.
7. „Cena“ je akékoľvek cestovné, sadzba alebo poplatok za prepravu cestujúcich, batožiny a/alebo nákladu (okrem poštových zásielok) leteckou dopravou vrátane, kde je to vhodné, povrchovej dopravy súvisiacej s medzinárodnou leteckou dopravou, účtované leteckými spoločnosťami vrátane ich zástupcov, a podmienky upravujúce dostupnosť tohto cestovného, sadzby alebo poplatku.
8. „Prístátie na neprepravné účely“ je prístátie na iný účel ako nastúpenie alebo vystúpenie cestujúcich, naloženie alebo vyloženie batožiny, nákladu a/alebo poštových zásielok v leteckej doprave.
9. „Územie“ sú, pokiaľ ide o Spojené štáty, oblasti súše (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vody a výsostné teritoriálne vody, a pokiaľ ide o Európske spoločenstvo a jeho členské štáty, oblasti súše (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vody a teritoriálne vody, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o založení Európskeho spoločenstva a podľa podmienok stanovených v tejto zmluve a v akomkoľvek následnom právnom dokumente; vykonávaním tejto dohody na gibraltárske letisko nie je dotknutá príslušná právna pozícia Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o spor o právomoc nad územím, na ktorom sa nachádza letisko, ani pokračujúci odklad uplatňovania opatrení Európskeho spoločenstva pre leteckú dopravu na gibraltárske letisko, ktoré medzi členskými štátmi platia od 18. septembra 2006 v súlade s ministerským vyhlásením o gibraltárskom letisku dohodnutom 18. septembra 2006 v Córdobe.
10. „Užívateľský poplatok“ je poplatok uložený leteckým spoločnostiam za poskytnutie zariadení alebo služieb letísk, zariadení alebo služieb spojených so životným prostredím, leteckou navigáciou alebo leteckou bezpečnostnou ochranou vrátane súvisiacich služieb a zariadení.

Článok 2

Spravodlivosť a rovnosť príležitostí

Každá strana zabezpečí leteckým spoločnostiam oboch strán spravodlivosť a rovnosť príležitostí pri hospodárskej súťaži v poskytovaní medzinárodnej leteckej dopravy upravenej touto dohodou.

Článok 3

Udelenie práv

1. Každá strana udelí druhej strane na účely vykonávania medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany tieto práva:
 - a) právo prelietať bez pristátia ponad svoje územie;
 - b) právo pristávať na svojom území na neprepravné účely;
 - c) právo vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu medzi bodmi na týchto trasách:
 - i) v prípade leteckých spoločností Spojených štátov (ďalej len „letecké spoločnosti USA“): z bodov ležiacich za Spojenými štátmi cez Spojené štáty a medzilahlé body do ktoréhokoľvek bodu alebo bodov v ktoromkoľvek členskom štáte alebo štátoch a za nimi; a v prípade letov určených len na prepravu nákladu: medzi ktorýmkoľvek členským štátom a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi (vrátane bodov v ktorýchkoľvek iných členských štátoch);
 - ii) v prípade leteckých spoločností Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov (ďalej len „letecké spoločnosti Spoločenstva“): z bodov ležiacich za členskými štátmi cez členské štáty a medzilahlé body do ktoréhokoľvek bodu alebo bodov v Spojených štátoch a za nimi; v prípade letov určených len na prepravu nákladu: medzi Spojenými štátmi a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi; a v prípade kombinovaných letov: medzi ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi v Spojených štátoch a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi na území člena Spoločného európskeho leteckého priestoru (ďalej len „ECAA“) odo dňa podpísania tejto dohody;
 - a
 - d) práva inak špecifikované v tejto dohode.
2. Každá letecká spoločnosť môže pri ktoromkoľvek lete alebo všetkých letoch a podľa vlastného uváženia:
 - a) vykonávať lety v ktoromkoľvek smere alebo oboch smeroch;
 - b) kombinovať rôzne čísla letov v rámci letu jedného lietadla;
 - c) zabezpečovať leteckú dopravu pre body pred územiami, medzilahlé body a body za územiami, ako aj pre body na územiach strán, a to v akejkolvek kombinácii a poradí;
 - d) vynechať medzipristátie v ktoromkoľvek bode alebo bodoch;
 - e) presunúť prepravu z ktoréhokoľvek z jej lietadiel na ktoréhokoľvek jej iné lietadlo v ktoromkoľvek bode;

- f) zabezpečovať leteckú dopravu pre body za ktorýmkoľvek bodom na svojom území so zmenou alebo bez zmeny lietadla alebo čísla letu a ponúkať verejnosti a propagovať takéto lety ako priame lety s medzipristátím;
- g) robiť medzipristátia v ktorýchkoľvek bodoch na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany;
- h) vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany
 - a
- i) kombinovať prepravu tým istým lietadlom bez ohľadu na to, kde sa táto preprava začína,

bez obmedzenia smeru alebo geografického obmedzenia a bez straty akéhokoľvek práva prepravy inak povoleného podľa tejto dohody.

3. Ustanovenia odseku 1 tohto článku sa uplatňujú s výhradou požiadavky, aby:

- a) pokiaľ ide o letecké spoločnosti USA, preprava bola s výnimkou letov určených len na prepravu nákladu súčasťou letu zabezpečujúceho leteckú dopravu pre Spojené štáty,
 - a
- b) pokiaľ ide o letecké spoločnosti Spoločenstva, preprava bola s výnimkou i) letov určených len na prepravu nákladu a ii) kombinovaných letov medzi Spojenými štátmi a ktorýmkoľvek členom ECAA odo dňa podpísania tejto dohody súčasťou letu zabezpečujúceho leteckú dopravu pre členský štát.

4. Každá strana umožní každej leteckej spoločnosti určiť frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú poskytuje, na základe komerčných hľadísk na danom trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť letov ani typ alebo typy lietadiel prevádzkovaných leteckými spoločnosťami druhej strany, ani nebude vyžadovať registráciu letových poriadkov, programov chartrových letov alebo plánov prevádzky leteckými spoločnosťami druhej strany, okrem prípadov, ak sa to vyžaduje na colné účely, technické účely, prevádzkové účely alebo účely ochrany životného prostredia (v súlade s článkom 15) na základe jednotných podmienok v súlade s článkom 15 dohovoru.

5. Každá letecká spoločnosť môže vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu bez akéhokoľvek obmedzenia týkajúceho sa zmeny typu alebo počtu prevádzkovaných lietadiel v ktoromkoľvek bode za predpokladu, že a) pokiaľ ide o letecké spoločnosti USA, preprava je s výnimkou letov určených len na prepravu nákladu súčasťou letu zabezpečujúceho leteckú dopravu pre Spojené štáty, a b) pokiaľ ide o letecké spoločnosti Spoločenstva, preprava je s výnimkou i) letov určených len na prepravu nákladu a ii) kombinovaných letov medzi Spojenými štátmi a členom ECAA odo dňa podpísania tejto dohody súčasťou letu zabezpečujúceho leteckú dopravu pre členský štát.

6. Žiadne ustanovenie tejto dohody neoprávňuje:

- a) letecké spoločnosti USA na území ktoréhokoľvek členského štátu priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené na prepravu do iného bodu na území tohto členského štátu;
- b) letecké spoločnosti Spoločenstva na území Spojených štátov priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a poštové zásielky, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené na prepravu do iného bodu na území Spojených štátov.

7. Prístup leteckých spoločností Spoločenstva k preprave obstarávanej orgánmi verejnej správy USA upravuje príloha 3.

Článok 4

Oprávnenie

Po prijatí žiadosti leteckej spoločnosti jednej strany vo forme a spôsobom stanoveným pre prevádzkové oprávnenia a technické povolenia udelí druhá strana príslušné oprávnenia a povolenia s minimálnym procesným meškaním, ak:

- a) pokiaľ ide o leteckú spoločnosť USA, rozhodujúci vlastnícky podiel v tejto leteckej spoločnosti a efektívna kontrola nad ňou sa nachádza v rukách USA, štátnych príslušníkov USA alebo oboch a letecká spoločnosť má licenciu leteckej spoločnosti USA a hlavné miesto podnikania na území USA;
- b) pokiaľ ide o leteckú spoločnosť Spoločenstva, rozhodujúci vlastnícky podiel v tejto leteckej spoločnosti a efektívna kontrola nad ňou sa nachádza v rukách členských štátov alebo štátu, štátnych príslušníkov tohto štátu alebo štátov, alebo oboch, a letecká spoločnosť má licenciu leteckej spoločnosti Spoločenstva a hlavné miesto podnikania na území Európskeho spoločenstva;
- c) táto letecká spoločnosť je spôsobilá spĺňať podmienky stanovené v zákonoch a iných právnych predpisoch štandardne uplatňovaných stranou, ktorá skúma žiadosť alebo žiadosti, vo vzťahu k vykonávaniu medzinárodnej leteckej dopravy,
 - a
- d) dodržiavajú a vykonávajú sa ustanovenia článku 8 (Bezpečnosť) a článku 9 (Bezpečnostná ochrana).

Článok 5

Zrušenie oprávnenia

1. Každá zo strán môže zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenia alebo inak pozastaviť alebo obmedziť prevádzku leteckej spoločnosti druhej strany, ak:

- a) pokiaľ ide o leteckú spoločnosť USA, rozhodujúci vlastnícky podiel v tejto leteckej spoločnosti a efektívna kontrola nad ňou sa nenachádza v rukách USA, štátnych príslušníkov USA alebo ani jedného z nich alebo ak letecká spoločnosť nemá licenciu leteckej spoločnosti USA alebo hlavné miesto podnikania na území USA;
- b) pokiaľ ide o leteckú spoločnosť Spoločenstva, rozhodujúci vlastnícky podiel v tejto leteckej spoločnosti a efektívna kontrola nad ňou sa nenachádza v rukách členského štátu alebo štátov, štátnych príslušníkov tohto štátu alebo štátov alebo ani jedného z nich alebo ak letecká spoločnosť nemá licenciu leteckej spoločnosti Spoločenstva alebo hlavné miesto podnikania na území Európskeho spoločenstva,

alebo

- c) táto letecká spoločnosť nespĺňa požiadavky zákonov a iných právnych predpisov stanovených v článku 7 (Uplatňovanie zákonov) tejto dohody.

2. Ak nie je potrebné okamžité opatrenie na zabránenie ďalšiemu nesúladu s ustanovením odseku 1 písm. c) tohto článku, práva stanovené v tomto článku sa uplatnia až po porade s druhou stranou.

3. Tento článok neobmedzuje práva každej zo strán neposkytnúť leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam druhej strany prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenie, zrušiť ich alebo ich obmedziť alebo uložiť vo vzťahu k nim podmienky v súlade s ustanoveniami článku 8 (Bezpečnosť) alebo článku 9 (Bezpečnostná ochrana).

Článok 6

Dodatočné záležitosti súvisiace s vlastníctvom, investíciami a kontrolou

Bez ohľadu na iné ustanovenia tejto dohody strany vo svojich rozhodnutiach vykonávajú ustanovenia prílohy 4 podľa svojich zákonov a iných právnych predpisov, ktoré sa týkajú vlastníctva, investícií a kontroly.

Článok 7

Uplatňovanie zákonov

1. Zákony a iné právne predpisy jednej strany, ktoré sa vzťahujú na prílet na jej územie lietadiel používaných na medzinárodnú leteckú dopravu alebo na odlet z neho, alebo

na prevádzkovanie a navigáciu takýchto lietadiel na jej území, sa vzťahujú na lietadlá používané leteckou spoločnosťou druhej strany, ktoré ich dodržiavajú pri vstupe na územie prvej strany, odlete z neho alebo pobyte na ňom.

2. Pri vstupe na územie jednej strany, pobyte na ňom alebo jeho opustení dodržiavajú cestujúci, posádka alebo náklad leteckej spoločnosti druhej strany zákony a iné právne predpisy prvej strany uplatniteľné na jej území, ktoré upravujú prílet cestujúcich, posádky alebo nákladu v lietadle na toto územie alebo ich odlet z neho (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, odbavenia, prístahovalectva, pasov, colného odbavenia a karantény alebo v prípade poštových zásielok poštových predpisov), alebo sa dodržiavajú v ich mene.

Článok 8

Bezpečnosť

1. Zodpovedné orgány strán uznávajú na účely vykonávania leteckej dopravy ustanovenej v tejto dohode platnosť osvedčení o letovej spôsobilosti, osvedčení o spôsobilosti a vydané licencie alebo licencie vzájomne vyhlásené za platné, ktoré sú naďalej v platnosti, za predpokladu, že požiadavky na takéto osvedčenia alebo licencie sú prinajmenšom rovnaké ako minimálne normy, ktoré možno stanoviť na základe dohovoru. Zodpovedné orgány však môžu na účely preletu nad ich územím odmietnuť uznať platnosť osvedčení o spôsobilosti a licencií, ktoré ich vlastným štátnym príslušníkom udelili alebo ktorých platnosť v prospech ich vlastných štátnych príslušníkov potvrdili takéto iné orgány.

2. Zodpovedné orgány strany môžu požiadať o konzultácie s inými zodpovednými orgánmi o bezpečnostných normách dodržiavaných týmito orgánmi v oblasti leteckých zariadení, posádk, lietadiel a prevádzky leteckých spoločností pod dohľadom týchto orgánov. Ak sa nedohodne inak, tieto konzultácie sa uskutočnia do 45 dní od žiadosti. Ak žiadajúce zodpovedné orgány po týchto konzultáciách zistia, že tieto iné orgány účinne nedodržiavajú a nevykonávajú bezpečnostné normy a požiadavky v týchto oblastiach, ktoré sú aspoň rovnaké ako minimálne normy, ktoré možno stanoviť podľa dohovoru, žiadajúce zodpovedné orgány oznámia týmto orgánom tieto zistenia a opatrenia, ktoré považujú za potrebné na dodržanie týchto minimálnych noriem, a tieto iné orgány prijímú primerané nápravné opatrenia. Žiadajúce zodpovedné orgány si vyhradzuje právo neposkytnúť, zrušiť alebo obmedziť prevádzkové oprávnenia alebo technické povolenie leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam, nad ktorými vykonávajú tieto iné orgány dohľad v oblasti bezpečnosti, v prípade, ak tieto iné orgány neprijmú takéto primerané nápravné opatrenia v primeranom čase, a prijať okamžité opatrenia voči tejto leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam, ak je to potrebné na zabránenie ďalšiemu neplneniu povinnosti dodržiavať a vykonávať uvedené normy a požiadavky, ktoré má za následok bezprostrednú hrozbu pre bezpečnosť letov.

3. Európska komisia súčasne dostáva všetky žiadosti aj oznámenia podľa tohto článku.

4. Žiadne ustanovenie tohto článku nebráni zodpovedným orgánom strán viesť rozhovory o bezpečnosti vrátane rozhovorov týkajúcich sa bežného uplatňovania bezpečnostných noriem a požiadaviek alebo rozhovorov týkajúcich sa núdzových situácií, ktoré môžu z času na čas vzniknúť.

Článok 9

Bezpečnostná ochrana

1. Strany v súlade so svojimi právami a povinnosťami podľa medzinárodného práva opätovne potvrdzujú, že ich vzájomná povinnosť chrániť bezpečnosť civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania predstavuje neoddeliteľnú súčasť tejto dohody. Bez toho, aby bola obmedzená všeobecná platnosť ich práv a povinností podľa medzinárodného práva, strany budú konať v zhode s požiadavkami najmä týchto dohôd: Dohovor o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaný 14. septembra 1963 v Tokiu, Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel podpísaný 16. decembra 1970 v Haagu, Dohovor o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva podpísaný 23. septembra 1971 v Montreale a Protokol o potláčaní protiprávnych násilných činov na letiskách slúžiacich medzinárodnému civilnému letectvu podpísaný 24. februára 1988 v Montreale.

2. Strany si na požiadanie navzájom poskytnú všetku potrebnú pomoc s cieľom reagovať na každé ohrozenie bezpečnostnej ochrany civilného letectva vrátane zabránenia protiprávnemu zmocneniu sa civilného lietadla a iným protiprávnym činom namiereným proti bezpečnosti takéhoto lietadla, jeho cestujúcich a posádky, ako aj letísk a leteckých navigačných zariadení.

3. Strany vo vzájomných vzťahoch konajú v súlade s normami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva a príslušnými odporúčanými postupmi, ktoré vypracovala Medzinárodná organizácia civilného letectva a ktoré sú prílohami k dohovoru; požadujú, aby prevádzkovatelia lietadiel z ich registra, prevádzkovatelia lietadiel s hlavným miestom podnikania alebo trvalým sídlom na ich území a prevádzkovatelia letísk na ich území konali v súlade s týmito ustanoveniami o bezpečnostnej ochrane letectva.

4. Každá strana zabezpečí, aby sa na jej území prijali účinné opatrenia na ochranu lietadiel a na kontrolu cestujúcich, posádky a ich batožiny a osobných predmetov, ako aj nákladu a zásob lietadla pred nasadaním alebo nakladaním a počas nasadania alebo nakladania a aby boli tieto opatrenia upravené tak, aby zodpovedali zvýšenému ohrozeniu bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Každá strana súhlasí, že sa musia dodržiavať ustanovenia bezpečnostnej ochrany požadované druhou stranou pri

odlete z územia tejto druhej strany a pri pobyte na ňom. Každá strana kladne zvaží každú žiadosť druhej strany o osobitné opatrenia bezpečnostnej ochrany na zvládnutie konkrétnej hrozby.

5. Strana môže pri úplnom a vzájomnom rešpektovaní zvrchovanosti druhej strany prijať opatrenia bezpečnostnej ochrany pre vstup na svoje územie. Ak je to možné, táto strana zohľadní opatrenia bezpečnostnej ochrany už uplatňované druhou stranou a akékoľvek stanoviská, ktoré druhá strana prípadne poskytne. Každá strana však uznáva, že ustanovenia tohto článku neobmedzujú schopnosť strany odmietnuť vstup na jej územie akémukoľvek letu alebo letom, o ktorých sa domnieva, že predstavujú hrozbu pre jej bezpečnosť.

6. Strana môže prijať núdzové opatrenia vrátane zmien a doplnení na zvládnutie konkrétneho ohrozenia bezpečnostnej ochrany. Tieto opatrenia sa bezodkladne oznámia zodpovedným orgánom druhej strany.

7. Strany zdôrazňujú, že je dôležité pracovať na vytvorení zlučiteľných postupov a noriem ako prostriedku na zlepšenie bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy a minimalizáciu rozdielov v regulácii. Strany na tento účel plne využívajú a rozvíjajú existujúce kanály pre diskusiu o súčasných a navrhovaných opatreniach bezpečnostnej ochrany. Strany očakávajú, že sa v týchto rozhovoroch bude pozornosť okrem iného venovať novým opatreniam bezpečnostnej ochrany navrhovaným alebo skúmaným druhou stranou vrátane revízie opatrení bezpečnostnej ochrany vyvolanej zmenou okolností; opatreniam navrhovaným jednou stranou na splnenie bezpečnostných požiadaviek druhej strany; možnostiam rýchlejšej úpravy noriem v súvislosti s opatreniami bezpečnostnej ochrany letectva a zlučiteľnosti požiadaviek jednej strany s legislatívnymi povinnosťami druhej strany. Tieto rozhovory by mali slúžiť na podporu včasného oznamovania a predbežného prerokovania nových bezpečnostných iniciatív a požiadaviek.

8. Bez toho, aby bola dotknutá potreba prijať okamžité opatrenia na ochranu bezpečnosti dopravy, strany potvrdzujú, že pri skúmaní opatrení bezpečnostnej ochrany vyhodnotia možné negatívne vplyvy na medzinárodnú leteckú dopravu, a ak to neobmedzuje právny poriadok, zohľadnia tieto faktory pri rozhodovaní, aké opatrenia sú potrebné a vhodné na riešenie týchto hrozieb bezpečnostnej ochrany.

9. V prípade incidentu alebo hrozby incidentu protiprávneho zmocnenia sa civilného lietadla alebo iných protiprávnych činov proti bezpečnosti cestujúcich, posádky, lietadla, letísk alebo leteckých navigačných zariadení si strany navzájom pomáhajú uľahčením komunikácie a inými vhodnými opatreniami zameranými na rýchle a bezpečné ukončenie tohto incidentu alebo jeho hrozby.

10. Ak má strana opodstatnený dôvod domnievať sa, že druhá strana nedodrжала ustanovenia bezpečnostnej ochrany civilného letectva tohto článku, zodpovedné orgány tejto strany môžu požiadať o urýchlené konzultácie so zodpovednými orgánmi druhej strany. Nedosiahnutie uspokojivej dohody v lehote 15 dní odo dňa tejto žiadosti je dôvodom na nevydanie prevádzkového oprávnenia a technického povolenia leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam tej strany, jeho zrušenie, obmedzenie alebo uloženie podmienok vo vzťahu k nemu. Ak to vyžaduje naliehavosť situácie, strana môže prijať predbežné opatrenia pred uplynutím 15 dní.

11. Osobitne od hodnotenia letiska vykonaného na zistenie súladu s normami a postupmi bezpečnostnej ochrany letectva uvedenými v odseku 3 tohto článku môže strana požiadať druhú stranu o spoluprácu pri hodnotení, či konkrétne opatrenia bezpečnostnej ochrany tejto druhej strany spĺňajú požiadavky žiadajúcej strany. Zodpovedné orgány strán sa vopred dohodnú, ktoré letiská sa majú hodnotiť a na dátumoch hodnotenia, a určia postup analýzy výsledkov týchto hodnotení. Žiadajúca strana môže so zreteľom na výsledky hodnotení rozhodnúť o uplatnení opatrení bezpečnostnej ochrany rovnocennej kvality na území druhej strany, aby mohli byť transferoví cestujúci, transferová batožina a/alebo transferový náklad oslobodení od požiadavky opätovnej bezpečnostnej kontroly na území žiadajúcej strany. Toto rozhodnutie sa oznámi druhej strane.

Článok 10

Obchodné príležitosti

1. Letecké spoločnosti každej strany majú právo zriadiť kancelárie na území druhej strany na propagáciu a predaj činností leteckej dopravy a súvisiacich činností.

2. Letecké spoločnosti každej strany sú oprávnené v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi druhej strany týkajúcimi sa vstupu na územie štátu, pobytu a zamestnanosti priniesť a držať na území druhej strany riadiacich, obchodných, technických, prevádzkových a iných špecializovaných zamestnancov, ktorí sú potrební na podporu poskytovania leteckej dopravy.

3. a) Bez toho, aby bolo dotknuté písmeno b), každá letecká spoločnosť má v súvislosti s pozemnou obsluhou na území druhej strany:

i) právo sama vykonávať vlastnú pozemnú obsluhu (ďalej len „vlastná obsluha“) alebo podľa vlastnej voľby

ii) právo vybrať si spomedzi konkurenčných dodávateľov, ktorí poskytujú úplné alebo čiastočné služby pozemnej obsluhy, ak je týmto dodávateľom na základe zákonov a iných právnych predpisov každej strany povolený prístup na trh a ak sa títo dodávatelia nachádzajú na trhu.

b) Práva podľa bodov i) a ii) písmena a) podliehajú len špecifickým obmedzeniam dostupných priestorov alebo dostupnej kapacity vyplývajúcim z potreby zachovávať bezpečnú prevádzku letiska. Ak takéto obmedzenia bránia vlastnej obsluhu a ak neexistuje účinná hospodárska súťaž medzi dodávateľmi, ktorí poskytujú služby pozemnej obsluhy, všetky tieto služby musia byť dostupné všetkým leteckým spoločnostiam rovnocenne a v primeranej miere; ceny za tieto služby nesmú prekročiť náklady v plnej výške vrátane primeranej návratnosti aktív po započítaní odpisov.

4. Každá letecká spoločnosť každej strany sa môže zaoberať predajom služieb leteckej dopravy na území štátu druhej strany priamo a/alebo podľa vlastného uváženia prostredníctvom svojich obchodných zástupcov alebo iných sprostredkovateľov, ktorých určí letecká spoločnosť. Každá letecká spoločnosť má právo predávať takéto dopravné služby a každá osoba si môže tieto dopravné služby kúpiť v mene daného územia alebo vo voľne zmeniteľných menách.

5. Každá letecká spoločnosť má právo na požiadanie zmeniť a previesť príjmy z miestneho podnikania, ktoré presahujú miestne vynaložené sumy, z územia druhej strany na svoje domáce územie a okrem prípadov, keď to nie je v súlade so všeobecne uplatniteľným zákonom alebo iným právnym predpisom, do krajiny alebo krajín podľa vlastného výberu. Zmena a prevod prostriedkov sa umožnia rýchlo, bez obmedzení alebo zdanenia prostriedkov, vo výmennom kurze platnom pre aktuálne transakcie a prevody v deň, keď dopravca predloží úvodnú žiadosť o prevod prostriedkov.

6. Leteckým spoločnostiam každej strany sa umožní, aby miestne výdavky vrátane nákupu paliva na území druhej strany uhrádzali v miestnej mene. Letecké spoločnosti každej strany môžu podľa vlastného uváženia uhrádzať tieto výdavky na území druhej strany vo voľne zmeniteľných menách podľa miestnych právnych predpisov týkajúcich sa meny.

7. Pri prevádzkovaní alebo ponúkaní služieb podľa tejto dohody môže každá letecká spoločnosť strany uzatvárať dohody o marketingovej spolupráci, ako sú dohody o prenájme časti kapacity alebo dohody o spoločnom označovaní liniek, s:

a) ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami strán;

b) ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami tretej krajiny

a

c) poskytovateľom povrchovej dopravy (pozemnej alebo námornej) ktorejkoľvek krajiny;

pokiaľ i) všetci účastníci týchto dohôd majú príslušné oprávnenie a ii) tieto dohody spĺňajú podmienky stanovené podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré strany štandardne uplatňujú pri prevádzkovaní alebo ponúkaní medzinárodnej leteckej dopravy.

8. Letecké spoločnosti každej strany sú oprávnené uzatvárať koncesionárske dohody alebo dohody o označovaní so spoločnosťami vrátane leteckých spoločností každej zo strán alebo tretích krajín, pokiaľ letecké spoločnosti majú príslušné oprávnenie a spĺňajú podmienky stanovené podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré strany štandardne uplatňujú na tieto dohody. Na tieto dohody sa vzťahuje príloha 5.

9. Letecké spoločnosti každej strany môžu uzatvárať dohody o poskytovaní lietadiel s posádkou na účel medzinárodnej leteckej dopravy s:

a) ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami strán

a

b) ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami tretej krajiny;

pokiaľ všetci účastníci týchto dohôd majú príslušné oprávnenie a spĺňajú podmienky stanovené podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré strany štandardne uplatňujú na tieto dohody. Žiadna strana nebude vyžadovať, aby letecká spoločnosť jednej alebo druhej strany, ktorá poskytuje lietadlo, vlastnila pre trasy, na ktorých bude lietadlo lietať, prepravné práva podľa tejto dohody.

10. Bez ohľadu na iné ustanovenia tejto dohody sa leteckým spoločnostiam a nepriamym poskytovateľom nákladnej prepravy strán bez obmedzenia povolí v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou využívať akúkoľvek povrchovú nákladnú dopravu do bodov alebo z bodov na území strán a tretích krajín vrátane dopravy na všetky letiská a zo všetkých letísk so zariadením pre colné odbavenie a v prípade potreby vrátane práv na dopravu nákladu pod colným dohľadom podľa uplatniteľných zákonov a iných právnych predpisov. V prípade takéhoto nákladu, presúvaného povrchovou dopravou alebo letecky, sa zabezpečiť prístup k letiskovému colnému odbaveniu a zariadeniu. Letecké spoločnosti sa môžu rozhodnúť, že si budú zabezpečovať povrchovú dopravu samy alebo na základe dohody s inými povrchovými dopravcami vrátane povrchovej dopravy, ktorú prevádzkujú iné letecké spoločnosti a nepriami poskytovatelia nákladnej leteckej dopravy. Takéto kombinované nákladné služby možno poskytovať za jednu spoločnú cenu za kombinovanú leteckú a povrchovú dopravu, pokiaľ zasielateľia nie sú uvedení do omylu z hľadiska skutočností týkajúcich sa takejto dopravy.

Článok 11

Clá a poplatky

1. Pri prírlete na územie jednej strany lietadlá prevádzkované v rámci medzinárodnej leteckej dopravy leteckými spoločnosťami druhej strany, ich bežné vybavenie, pozemné zariadenia, pohonné látky, mazivá, spotrebné technické zásoby, náhradné diely (vrátane motorov), zásoby v lietadle (okrem iných potraviny, nápoje a liehoviny, tabak a iné produkty určené na predaj cestujúcim alebo používanie cestujúcimi v obmedzenom množstve počas letu) a ďalšie predmety určené na využívanie alebo využívané výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo údržbou lietadla v medzinárodnej leteckej doprave sú na základe reciprocity oslobodené od všetkých dovozných obmedzení, majetkových daní a odvodov, colných poplatkov, spotrebných daní a podobných poplatkov, ktoré a) ukladajú vnútroštátne orgány alebo Európske spoločenstvo a b) nie sú založené na cene za poskytované služby, pokiaľ toto zariadenie a zásoby zostanú na palube lietadla.

2. Na základe reciprocity sú tiež oslobodené od daní, odvodov, ciel a poplatkov uvedených v odseku 1 tohto článku s výnimkou poplatkov vychádzajúcich z ceny za poskytnuté služby:

a) zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie strany a nakladajú na palubu v primeraných množstvách na použitie v odlietajúcom lietadle leteckej spoločnosti druhej strany, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad územím tej strany, u ktorej boli naložené na palubu;

b) pozemné zariadenia a náhradné diely (vrátane motorov) dovezené na územie strany na účely servisu, údržby alebo opravy lietadiel leteckej spoločnosti druhej strany, ktoré sa používajú v medzinárodnej leteckej doprave;

c) palivo, mazivá a spotrebné technické zásoby v lietadle, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie strany na použitie v lietadle leteckej spoločnosti druhej strany, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad územím tej strany, u ktorej boli naložené na palubu;

a

d) tlačoviny, tak ako ustanovujú colné právne predpisy každej strany, ktoré sa privezú alebo dodajú na územie jednej strany a naložia sa na palubu na použitie v odlietajúcom lietadle leteckej spoločnosti druhej strany, ktoré sa používa v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú používať počas časti letu uskutočnenej nad územím tej strany, u ktorej boli naložené na palubu.

3. Na zariadenia a zásoby uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku sa môže vzťahovať požiadavka, aby boli držané pod dohľadom alebo kontrolou príslušných orgánov.

4. Výnimky ustanovené v tomto článku sa uplatňujú tiež vtedy, keď letecké spoločnosti jednej strany uzavreli s inou leteckou spoločnosťou, ktorá využíva podobné výnimky udelené druhou stranou, zmluvu o požičaní alebo prevode položiek uvedených v odsekoch 1 a 2 na území druhej strany.

5. Žiadne ustanovenie tejto dohody nebráni ktorejkoľvek strane v tom, aby uložila dane, odvody, clá alebo poplatky na tovar predávaný na iný účel ako na spotrebu na palube pre cestujúcich na úseku leteckej služby medzi dvoma bodmi v rámci jej územia, na ktorom je dovoľené nastupovanie do lietadla a vystupovanie z lietadla.

6. V prípade, že dva alebo viaceré členské štáty plánujú uplatňovať voči palivu dodávanému pre lietadlá leteckých spoločností USA na územiach týchto členských štátov pre lety medzi týmito členskými štátmi zrieknutie sa oslobodenia stanoveného v článku 14 písm. b) smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003, spoločný výbor preskúma túto záležitosť v súlade s článkom 18 ods. 4 písm. e).

7. Strana môže požiadať o pomoc druhú stranu v mene svojej leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností pri zabezpečení oslobodenia od daní, ciel a poplatkov uložených orgánmi ústrednej štátnej správy alebo miestnej samosprávy na tovar uvedený v odsekoch 1 a 2 tohto článku, ako aj od poplatkov za službu plnenia palivom za okolností opísaných v tomto článku, okrem prípadov, v ktorých sa tieto poplatky zakladajú na cene za poskytnutie služby. Druhá strana v reakcii na túto žiadosť upovedomí o zámeroch žiadajúcej strany príslušný orgán štátnej správy a žiada, aby bola týmto zámerom venovaná primeraná pozornosť.

Článok 12

Užívateľské poplatky

1. Užívateľské poplatky, ktoré príslušné finančné orgány každej strany môžu ukladať leteckým spoločnostiam druhej strany, sú spravodlivé, primerané, nie nespravodlivo diskriminujúce a spravodlivo rozdelené medzi jednotlivé kategórie užívateľov. Takéto užívateľské poplatky sa v každom prípade stanovia leteckým spoločnostiam druhej strany za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akúkoľvek inú leteckú spoločnosť v čase stanovenia poplatkov.

2. Užívateľské poplatky uložené leteckým spoločnostiam druhej strany môžu odrážať, ale nie prevyšovať úplné náklady príslušných finančných orgánov na poskytovanie príslušných zariadení a služieb letísk, zariadení a služieb spojených so životným prostredím, leteckou navigáciou a leteckou bezpečnostnou ochranou na letisku alebo v rámci letiskového systému. V týchto

poplatkoch môže byť zahrnutá primeraná návratnosť aktív po započítaní odpisov. Zariadenia a služby, za ktoré sa účtujú poplatky, sa poskytujú efektívne a hospodárne.

3. Každá strana podporuje konzultácie medzi príslušnými finančnými orgánmi na jej území a leteckými spoločnosťami, ktoré využívajú služby a zariadenia, a podporuje výmenu tých informácií medzi príslušnými finančnými orgánmi a leteckými spoločnosťami, ktoré môžu byť potrebné na presné preskúmanie primeranosti poplatkov v súlade so zásadami odsekov 1 a 2 tohto článku. Každá strana vyzýva príslušné finančné orgány, aby užívateľom primeraným spôsobom oznámili každú navrhovanú zmenu užívateľských poplatkov, aby mali užívatelia možnosť vyjadriť sa pred vykonaním týchto zmien.

4. V rámci postupov riešenia sporov podľa článku 19 sa žiadna strana nepovažuje za stranu porušujúcu ustanovenie tohto článku, pokiaľ a) preskúma poplatok alebo postup, ktorý je predmetom sťažnosti druhej strany, do primeranej lehoty alebo b) po takomto preskúmaní prijme všetky opatrenia vo svojej právomoci na nápravu akéhokoľvek poplatku alebo postupu, ktorý nie je v súlade s týmto článkom.

Článok 13

Tvorba cien

1. Ceny za služby leteckej dopravy vykonávané podľa tejto dohody sa stanovujú voľne a nepodliehajú schvaľovaniu, ani sa nesmie vyžadovať, aby sa registrovali.

2. Bez ohľadu na odsek 1:

a) Zavedenie alebo zachovanie ceny, ktorú letecká spoločnosť USA navrhla na účtovanie alebo účtovala za medzinárodnú leteckú dopravu medzi bodom v jednom členskom štáte a bodom v inom členskom štáte, musí byť v súlade s článkom 1 ods. 3 nariadenia Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 alebo nie prísnejším nariadením, ktoré ho nahrádza.

b) Letecké spoločnosti strán podľa tohto odseku na požiadanie bezodkladne prístupnia informácie o minulých, súčasných a navrhovaných cenách zodpovedným orgánom strán spôsobom a vo formáte, ktoré sú pre tieto orgány prijateľné.

Článok 14

Štátne dotácie a podpora

1. Strany uznávajú, že štátne dotácie a podpora môžu mať negatívny vplyv na spravodlivú a rovnakú príležitosť leteckých spoločností, pokiaľ ide o ich účasť na hospodárskej súťaži v oblasti poskytovania medzinárodnej leteckej dopravy, ktorá je upravená touto dohodou.

2. Ak sa jedna strana domnieva, že štátna dotácia alebo podpora zvažovaná alebo poskytnutá druhou stranou leteckým spoločnostiam tejto druhej strany by mala alebo má negatívny vplyv na spravodlivú a rovnakú príležitosť leteckých spoločností prvej strany zúčastniť sa hospodárskej súťaže, môže tejto druhej strane predložiť pripomienky. V súlade s článkom 18 môže ďalej požiadať o zasadnutie spoločného výboru s cieľom preskúmať danú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktoré sa preukázali ako oprávnené.

3. Každá strana sa môže obrátiť na zodpovedné orgány štátnej správy na území druhej strany vrátane orgánov na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ak sa domnieva, že dotácia alebo podpora zvažovaná alebo poskytnutá týmito orgánmi bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž uvedenú v odseku 2. Ak sa strana rozhodne naviazať takýto priamy kontakt, čo najskôr o tom diplomatickou cestou informuje druhú stranu. Môže tiež požiadať o zasadnutie spoločného výboru.

4. Medzi záležitosťi upravené týmto článkom by mohli patriť napríklad kapitálové injekcie, prerozdelenie subvencovania, granty, záruky, vlastníctvo, daňová úľava alebo oslobodenie od dane ktorýmkoľvek orgánom štátnej správy.

Článok 15

Životné prostredie

1. Strany uznávajú dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní medzinárodnej leteckej politiky. Strany uznávajú, že pri tvorbe medzinárodnej leteckej politiky sa musia náklady na opatrenia na ochranu životného prostredia a ich prínos starostlivo zväziť.

2. Ak má strana v úmysle prijať navrhované opatrenia na ochranu životného prostredia, mala by vyhodnotiť možné negatívne vplyvy na vykonávanie práv stanovených v tejto dohode, a ak sa tieto opatrenia prijímajú, mala by prijať primerané kroky na zmiernenie akýchkoľvek negatívnych vplyvov.

3. Ak sa zavedú opatrenia na ochranu životného prostredia, musia sa dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve, ktoré prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva v prílohách k dohovoru, okrem prípadov, keď sa zaevidovali odlišnosti. Strany uplatňujú akékoľvek opatrenia na ochranu životného prostredia, ktoré majú vplyv na letecké dopravné služby podľa tejto dohody, v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody.

4. Ak sa jedna strana domnieva, že záležitosť týkajúca sa ochrany životného prostredia v letectve vzbudzuje obavy z hľadiska uplatňovania alebo vykonávania tejto dohody, môže v súlade s článkom 18 požiadať o zasadnutie spoločného výboru s cieľom preskúmať predmetnú záležitosť a vypracovať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktoré sa preukázali ako oprávnené.

Článok 16

Ochrana spotrebiteľa

Strany potvrdzujú dôležitosť ochrany spotrebiteľa a každá zo strán môže požiadať o zasadnutie spoločného výboru s cieľom rokovať o záležitostiach týkajúcich sa ochrany spotrebiteľa, ktoré žiadajúca strana považuje za závažné.

Článok 17

Počítačové rezervačné systémy

1. Predajcovia počítačových rezervačných systémov (PRS) pôsobiaci na území jednej strany sú oprávnení zavádzať, udržiavať a bezplatne sprístupňovať svoje PRS pre cestovné kancelárie alebo cestovné spoločnosti, ktorých hlavným predmetom činnosti je predaj produktov cestovného ruchu na území druhej strany, pokiaľ PRS spĺňa všetky príslušné regulačné požiadavky druhej strany.

2. Žiadna zo strán na svojom území neuloží ani nepovolí uložiť predajcom PRS druhej strany prísnejšie požiadavky v súvislosti so zobrazeniami (vrátane parametrov editovania a zobrazovania), prevádzkou, postupmi, predajom alebo vlastníctvom PRS ako požiadavky uložené vlastným predajcom PRS.

3. Vlastníci/prevádzkovatelia PRS jednej strany, ktorí spĺňajú prípadné príslušné regulačné požiadavky druhej strany, majú rovnakú príležitosť vlastníť PRS na území druhej strany ako vlastníci/prevádzkovatelia tejto strany.

Článok 18

Spoločný výbor

1. Spoločný výbor zložený zo zástupcov strán sa schádza najmenej jedenkrát ročne s cieľom viesť konzultácie o tejto dohode a vyhodnotiť jej vykonávanie.

2. Strana môže požiadať o zasadnutie spoločného výboru aj v snahe o vyriešenie otázok týkajúcich sa výkladu alebo vykonávania tejto dohody. Spoločný výbor však v súvislosti s článkom 20 alebo prílohou 2 môže skúmať len otázky týkajúce sa odmietnutia jedného z účastníkov plniť prijaté záväzky a otázky týkajúce sa vplyvu rozhodnutí upravujúcich pravidlá hospodárskej súťaže na vykonávanie tejto dohody. Takéto zasadnutie sa začne v najskorší možný dátum, ale najneskôr 60 dní odo dňa prijatia žiadosti, ak sa nedohodne inak.

3. Spoločný výbor vyhodnotí najneskôr na svojom prvom výročnom zasadnutí a neskôr podľa potreby celkové vykonávanie dohody vrátane akýchkoľvek vplyvov obmedzení leteckej infraštruktúry na vykonávanie práv ustanovených v článku 3, vplyvov opatrení bezpečnostnej ochrany prijatých podľa článku 9, vplyvov na podmienky hospodárskej súťaže, a to aj v oblasti počítačových rezervačných systémov, a akýchkoľvek sociálnych dôsledkov vykonávania dohody.

4. Spoločný výbor rozvíja spoluprácu aj:

- a) podporovaním výmeny nových legislatívnych a regulačných iniciatív a zmien na úrovni expertov, okrem iných v oblasti bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, leteckej infraštruktúry (vrátane prevádzkových intervalov) a ochrany spotrebiteľa;
- b) skúmaním sociálnych dôsledkov dohody pri jej vykonávaní a vypracovaním vhodných reakcií na obavy, ktoré sa preukážu ako oprávnené;
- c) zvažovaním potencionálnych oblastí ďalšieho rozvoja dohody vrátane odporúčaní týkajúcich sa zmien a doplnení dohody;
- d) vedením zoznamu problémov týkajúcich sa štátnych dotácií alebo podpory, na ktoré upozornila jedna alebo druhá strana v spoločnom výbore;
- e) prijímaním rozhodnutí na základe konsenzu o všetkých záležitostiach týkajúcich sa vykonávania článku 11 ods. 6;
- f) vypracovaním, počas jedného roka predbežného vykonávania, prístupov k regulačným rozhodnutiam týkajúcim sa vhodnosti leteckej spoločnosti a občianstva s cieľom dosiahnuť vzájomné uznanie takýchto rozhodnutí;
- g) dosiahnutím zhody o kritériách, ktoré strany používajú pri prijímaní rozhodnutí v prípadoch týkajúcich sa kontroly leteckých spoločností do tej miery, pokiaľ je to zlučiteľné s požiadavkami dôvernosti;
- h) podporovaním prípadných konzultácií v súvislosti s otázkami leteckej dopravy, ktorými sa zaoberajú medzinárodné organizácie a ktoré sa týkajú tretích krajín, vrátane zvažovania prípadného prijatia spoločného prístupu;
- i) prijímaním na základe konsenzu rozhodnutí uvedených v článku 1 ods. 3 prílohy 4 a článku 2 ods. 3 prílohy 4.

5. Strany majú spoločný cieľ, ktorý spočíva v maximalizácii výhod pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na oboch stranách Atlantického oceánu prostredníctvom rozšírenia tejto dohody na tretie krajiny. Spoločný výbor na tento účel pracuje na návrhu podmienok a postupov vrátane všetkých potrebných zmien a doplnení tejto dohody, ktoré by sa požadovali na účely prístupu tretích krajín k tejto dohode.

6. Spoločný výbor pracuje na základe konsenzu.

Článok 19

Rozhodcovské konanie

1. Každý spor týkajúci sa vykonávania alebo výkladu tejto dohody, ktorý sa nepredkladá v súvislosti s článkom 20 alebo prílohou 2 a ktorý nie je vyriešený na zasadnutí spoločného výboru, sa môže na základe dohody strán postúpiť osobe alebo orgánu na účely rozhodnutia. Ak sa strany takto nedohodnú, spor sa na žiadosť jednej alebo druhej strany predloží na rozhodcovské konanie v súlade s postupom uvedeným ďalej.

2. Ak sa strany nedohodnú inak, rozhodcovské konanie vedie súd zložený z troch rozhodcov, ktorý sa utvorí takto:

- a) Každá strana vymenuje jedného rozhodcu do 20 dní od prijatia žiadosti o rozhodcovské konanie. Do 45 dní od svojho vymenovania títo dvaja rozhodcovia vymenujú na základe dohody tretieho rozhodcu, ktorý bude konať ako predseda rozhodcovského súdu.
- b) Ak niektorá zo strán nevymenuje rozhodcu alebo ak tretí rozhodca nie je vymenovaný v súlade s písmenom a) tohto odseku, jedna alebo druhá strana môže požiadať predsedu Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva, aby vymenoval potrebného rozhodcu alebo rozhodcov do 30 dní od prijatia tejto žiadosti. Ak je predseda Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva štátnym príslušníkom Spojených štátov alebo členského štátu, vymenovanie uskutoční služobne najvyššie postavený podpredseda tejto rady, ktorý nie je vylúčený z uvedeného dôvodu.

3. Ak sa nedohodne inak, tento súd určí hranice svojej právomoci v súlade s touto dohodou a stanoví svoje procesné pravidlá. Na žiadosť jednej strany môže rozhodcovský súd po svojom utvorení požiadať druhú stranu o vykonávanie dočasných nápravných opatrení do konečného rozhodnutia rozhodcovského súdu. Na pokyn rozhodcovského súdu alebo na žiadosť jednej alebo druhej strany sa do 15 dní od úplného utvorenia rozhodcovského súdu uskutoční zasadnutie, na ktorom rozhodcovský súd presne určí záležitosti, v ktorých sa bude rozhodovať, a konkrétne postupy, ktoré sa majú dodržiavať.

4. Ak sa nedohodne inak alebo ak inak nenariadi rozhodcovský súd:

- a) Žaloba sa podá do 30 dní od úplného utvorenia rozhodcovského súdu a žalobná odpoveď sa podá do 40 dní po tom. Žalobca predloží odpoveď do 15 dní od podania žalobnej odpovede. Žalovaný predloží odpoveď do 15 dní po tom.

b) Rozhodcovský súd uskutoční pojednávanie na žiadosť jednej alebo druhej strany alebo môže uskutočniť pojednávanie z vlastnej iniciatívy do 15 dní od podania poslednej odpovede.

5. Rozhodcovský súd sa usiluje o vydanie písomného rozhodnutia do 30 dní od ukončenia pojednávania, alebo ak sa pojednávanie neuskutoční, do 30 dní od podania poslednej odpovede. Platí rozhodnutie väčšiny členov rozhodcovského súdu.

6. Strany môžu predložiť žiadosť o objasnenie rozhodnutia do 10 dní od jeho vydania a objasnenie sa vydá do 15 dní od predloženia tejto žiadosti.

7. Ak rozhodcovský súd rozhodne, že nastalo porušenie tejto dohody a zodpovedná strana nenapraví toto porušenie alebo nedosiahne dohodu s druhou stranou o vzájomne uspokojivom riešení do 40 dní od oznámenia rozhodnutia rozhodcovského súdu, druhá strana môže pozastaviť uplatňovanie porovnateľných výhod vyplývajúcich z tejto dohody, až kým strany nedosiahnu dohodu o vyriešení sporu. Žiadne ustanovenie tohto odseku nepredstavuje obmedzenie práv jednej alebo druhej strany prijímať primerané opatrenia v súlade s medzinárodnými právom.

8. Výdavky rozhodcovského súdu vrátane poplatkov a nákladov na rozhodcov znášajú strany rovnakou mierou. Všetky výdavky vynaložené predsedom rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva alebo podpredsedom tejto rady v súvislosti s postupmi podľa odseku 2 písm. b) tohto článku sa považujú za súčasť výdavkov rozhodcovského súdu.

Článok 20

Hospodárska súťaž

1. Strany uznávajú, že hospodárska súťaž medzi leteckými spoločnosťami na transatlantickom trhu má dôležitú úlohu pri podpore cieľov tejto dohody, a potvrdzujú, že svoje príslušné režimy hospodárskej súťaže uplatňujú s cieľom chrániť a zlepšovať hospodársku súťaž ako celok a nie jednotlivých účastníkov súťaže.

2. Strany uznávajú, že v súvislosti s uplatňovaním ich príslušných režimov hospodárskej súťaže na medzinárodnú leteckú dopravu môžu nastať rozdiely, ktoré majú vplyv na transatlantický trh, a že hospodársku súťaž medzi leteckými spoločnosťami na tomto trhu možno podporovať minimalizáciou týchto rozdielov.

3. Strany uznávajú, že spolupráca medzi ich príslušnými orgánmi pre hospodársku súťaž slúži na podporu hospodárskej súťaže na trhoch a má potenciál podporovať zlučiteľné výsledky v regulácii a minimalizovať rozdiely v prístupe ku skúmaniu dohôd medzi dopravcami z hľadiska hospodárskej súťaže. Strany preto v čo najväčšej miere podporujú túto spoluprácu, pričom zohľadňujú rozdielne zodpovednosti, právomoci a postupy orgánov v súlade s prílohou 2.

4. Spoločný výbor bude raz ročne informovaný o výsledkoch spolupráce podľa prílohy 2.

Článok 21

Druhá etapa rokovaní

1. Spoločným cieľom strán je naďalej otvárať prístup na trh a maximalizovať výhody pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na oboch stranách Atlantického oceánu vrátane uľahčovania investícií s cieľom lepšie odzrkadliť realitu svetového leteckého priemyslu, posilniť systém transatlantickej leteckej dopravy a ustanoviť rámec, ktorý povzbudí iné krajiny, aby otvorili svoj trh s leteckými službami. Strany začnú rokovať najneskôr 60 dní odo dňa začatia predbežného vykonávania tejto dohody s cieľom urýchlene otvoriť nasledujúcu etapu.

2. Program druhej etapy rokovaní preto obsahuje nasledujúce body prioritného záujmu jednej alebo oboch strán:

- a) ďalšia liberalizácia dopravných práv;
- b) dodatočné príležitosti zahraničných investícií;
- c) vplyv opatrení na ochranu životného prostredia a obmedzení infraštruktúry na výkon dopravných práv;
- d) ďalší prístup k štátom financovanej leteckej doprave,
a
- e) poskytnutie lietadla s posádkou.

3. Strany preskúmajú, nakoľko pokročili smerom k dohode v rámci druhej etapy najneskôr 18 mesiacov odo dňa začiatku rokovania v súlade s odsekom 1. Ak strany v lehote dvanástich mesiacov od začiatku preskúmania neuzavrú v rámci druhej etapy žiadnu dohodu, každá strana si vyhradzuje právo následne pozastaviť práva ustanovené v tejto dohode. Toto pozastavenie nadobúda účinnosť najskôr na začiatku dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA), ktorá začína najmenej dvanásť mesiacov odo dňa oznámenia o pozastavení.

Článok 22

Vzťah k iným dohodám

1. Počas obdobia predbežného vykonávania podľa článku 25 tejto dohody sa pozastavuje platnosť dvojstranných dohôd uvedených v oddiele 1 prílohy 1, s výnimkou rozsahu ustanovení oddielu 2 prílohy 1.

2. Po nadobudnutí platnosti podľa článku 26 tejto dohody táto dohoda nahrádza dvojstranné dohody uvedené v oddiele 1 prílohy 1, s výnimkou rozsahu ustanovení oddielu 2 prílohy 1.

3. Ak sa strany stanú účastníkmi mnohostrannej dohody alebo schvália rozhodnutie prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva alebo inou medzinárodnou organizáciou, ktorá rieši záležitosti, ktoré sú predmetom tejto dohody, obrátia sa na spoločný výbor, aby určil, či by sa táto dohoda mala revidovať s cieľom zohľadniť tento vývoj.

Článok 23

Ukončenie platnosti dohody

Ktorákoľvek strana môže kedykoľvek písomne oznámiť diplomatickou cestou druhej strane svoje rozhodnutie ukončiť túto dohodu. Toto oznámenie sa súčasne zašle Medzinárodnej organizácii civilného letectva. Platnosť tejto dohody sa skončí o polnoci greenwichského stredného času na konci dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA) trvajúcej jeden rok odo dňa písomného oznámenia o ukončení, pokiaľ nie je toto oznámenie zrušené dohodou strán pred koncom tohto obdobia.

Článok 24

Registrácia v Medzinárodnej organizácii civilného letectva

Táto dohoda a všetky zmeny a doplnenia tejto dohody sa zaregistrujú v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

Článok 25

Predbežné vykonávanie

Do nadobudnutia platnosti podľa článku 26:

1. Strany súhlasia, že túto dohodu budú vykonávať od 30. marca 2008.
2. Ktorákoľvek strana môže kedykoľvek písomne oznámiť diplomatickou cestou druhej strane svoje rozhodnutie nevykonávať viac túto dohodu. V tom prípade sa vykonávanie skončí o polnoci greenwichského stredného času na konci dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých dopravcov (IATA) trvajúcej jeden rok odo dňa písomného oznámenia, pokiaľ nie je toto oznámenie zrušené dohodou strán pred koncom tohto obdobia.

Článok 26

Nadobudnutie platnosti

Táto dohoda nadobúda platnosť jeden mesiac odo dňa poslednej nóty v rámci výmeny diplomatických nót medzi stranami, ktorou sa potvrdzuje ukončenie všetkých postupov potrebných na nadobudnutie platnosti tejto dohody. Na účely tejto výmeny doručia Spojené štáty Európskemu spoločenstvu diplomatickú nótu určenú Európskemu spoločenstvu a jeho členským štátom a Európske spoločenstvo doručí Spojeným štátom diplomatickú nótu alebo nóty Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov. Diplomatická nóta alebo nóty Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov obsahuje (obsahujú) oznámenia všetkých členských štátov, ktorými potvrdzujú ukončenie svojich postupov potrebných na nadobudnutie platnosti tejto dohody.

NA DŮKAZ TOHO nižšie podpísaní splnomocnení zástupcovia podpísali túto dohodu.

V Bruseli dňa dvadsiateho piateho apríla 2007 a vo Washingtone dňa tridsiateho apríla 2007, vyhotovená dvojmo.

За Република България



Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien



Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



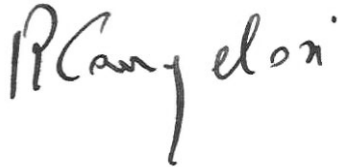
Pour la République française



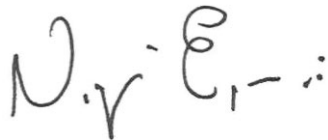
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



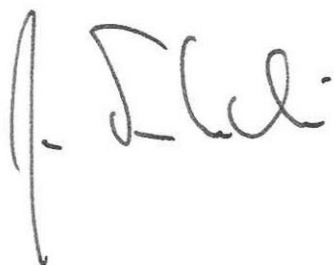
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



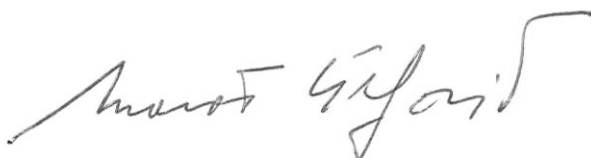
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



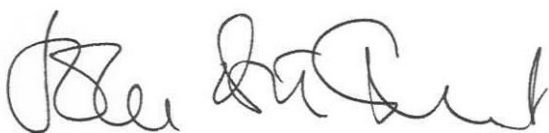
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



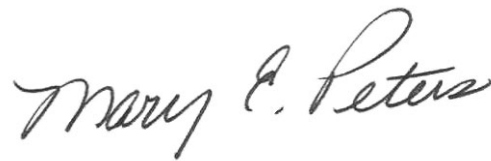
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
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



PRÍLOHA 1

Oddiel 1

Ako je ustanovené v článku 22 tejto dohody, touto dohodou sa zrušujú alebo nahrádzajú tieto dvojstranné dohody o leteckej doprave medzi Spojenými štátmi a členskými štátmi:

a) Rakúska republika: Dohoda o leteckých službách, podpísaná 16. marca 1989 vo Viedni, zmenená a doplnená 14. júna 1995

b) Belgické kráľovstvo: Dohoda o leteckej doprave, ktorá nadobudla platnosť výmenou nót 23. októbra 1980 vo Washingtone, zmenená a doplnená 22. septembra a 12. novembra 1986, zmenená a doplnená 5. novembra 1993 a 12. januára 1994

[zmena a doplnenie uzatvorené 5. septembra 1995 (vykonávané predbežne)]

c) Bulharská republika: Dohoda o bezpečnostnej ochrane civilného letectva, podpísaná 24. apríla 1991 v Sofii

d) Česká republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 10. septembra 1996 v Prahe, zmenená a doplnená 4. júna 2001 a 14. februára 2002

e) Dánske kráľovstvo: Dohoda o službách leteckej dopravy, ktorá nadobudla platnosť výmenou nót 16. decembra 1944 vo Washingtone; zmenená a doplnená 6. augusta 1954; zmenená a doplnená 16. júna 1995

f) Fínska republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 29. marca 1949 v Helsinkách; súvisiaci protokol podpísaný 12. mája 1980; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1949 a protokol z roku 1980, bola uzatvorená 9. júna 1995

g) Francúzska republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 18. júna 1998 vo Washingtone, zmenená a doplnená 10. októbra 2000, zmenená a doplnená 22. januára 2002

h) Spolková republika Nemecko: Dohoda o leteckej doprave a výmeny nót, podpísaná 7. júla 1955 vo Washingtone, zmenená a doplnená 25. apríla 1989

[súvisiaci protokol uzatvorený 1. novembra 1978; súvisiaca dohoda uzatvorená 24. mája 1994; protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1955, uzatvorený 23. mája 1996; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa protokol z roku 1996, uzatvorená 10. októbra 2000 (všetky vykonávané predbežne)]

i) Helénska republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 31. júla 1991 v Aténach, platnosť predĺžená do 31. júla 2007 výmenou nót 22. a 28. júna 2006

j) Maďarská republika: Dohoda o leteckej doprave a memorandum o porozumení, podpísané 12. júla 1989 v Budapešti, platnosť predĺžená do 12. júla 2007 výmenou nót 11. a 20. júla 2006

k) Írsko: Dohoda o službách leteckej dopravy, ktorá nadobudla platnosť výmenou nót 3. februára 1945 vo Washingtone, zmenená a doplnená 25. januára 1988 a 29. septembra 1989, zmenená a doplnená 25. júla a 6. septembra 1990

[memorandum o konzultáciách, podpísané 28. októbra 1993 vo Washingtone (vykonávané predbežne)]

l) Talianska republika: Dohoda o leteckej doprave, s memorandumom a výmenou nót, podpísaná 22. júna 1970 v Ríme, zmenená a doplnená 25. októbra 1988; súvisiace memorandum o porozumení (MOU) podpísané 27. septembra 1990; zmena a doplnenie dohody z roku 1970 a MOU z roku 1990 uzatvorená 22. novembra a 23. decembra 1991; zmena a doplnenie dohody z roku 1970 a MOU z roku 1990 uzatvorené 30. mája a 21. októbra 1997; dohoda, ktorou sa dopĺňa dohoda z roku 1970, uzatvorená 30. decembra 1998 a 2. februára 1999

[protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1970, uzatvorený 6. decembra 1999 (vykonávaný predbežne)]

m) Luxemburské veľkovojevodstvo: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 19. augusta 1986 v Luxemburgu, zmenená a doplnená 6. júna 1995, zmenená a doplnená 13. a 21. júla 1998

n) Malta: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 12. októbra 2000 vo Washingtone

- o) Holandské kráľovstvo: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 3. apríla 1957 vo Washingtone; protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1957, uzatvorený 31. marca 1978; zmena a doplnenie protokolu z roku 1978, uzatvorené 11. júna 1986; zmena a doplnenie dohody z roku 1957, uzatvorené 13. októbra a 22. decembra 1987; zmena a doplnenie dohody z roku 1957, uzatvorené 29. januára a 13. marca 1992; zmena a doplnenie dohody z roku 1957 a protokolu z roku 1978, uzatvorené 14. októbra 1992
- p) Poľská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 16. júna 2001 vo Varšave
- q) Portugalská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 30. mája 2000 v Lisabone
- r) Rumunsko: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 15. júla 1998 vo Washingtone
- s) Slovenská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 22. januára 2001 v Bratislave
- t) Španielske kráľovstvo: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná 20. februára 1973 v Madride; súvisiaca dohoda z 20. februára, 31. marca a 7. apríla 1987; zmena a doplnenie dohody z roku 1973, uzatvorené 31. mája 1989; zmena a doplnenie dohody z roku 1973, uzatvorené 27. novembra 1991
- u) Švédске kráľovstvo: Dohoda o službách leteckej dopravy, ktorá nadobudla platnosť výmenou nót 16. decembra 1944 vo Washingtone; zmenená a doplnená 6. augusta 1954; zmenená a doplnená 16. júna 1995
- v) Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska: Dohoda o leteckých službách a výmena listov, podpísaná 23. júla 1977 na Bermudách; dohoda o cenách leteniek pre lety nad severným Atlantickým oceánom, uzavretá 17. marca 1978; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 25. apríla 1978; dohoda, ktorou sa mení dohoda z roku 1978 o cenách leteniek pre lety nad severným Atlantickým oceánom a predlžuje jej platnosť, uzatvorená 2. a 9. novembra 1978; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 4. decembra 1980; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 20. februára 1985; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa článok 7, príloha 2 a príloha 5 k dohode z roku 1977, uzatvorená 25. mája 1989; dohoda o zmenách a doplneniach dohody z roku 1977, ukončení rozhodcovského konania medzi USA a Spojeným kráľovstvom o užívateľských poplatkoch na letisku Heathrow a žiadosti o rozhodcovské konanie podanej Spojeným kráľovstvom v nóte jeho veľvyslanectva č. 87 z 13. októbra 1993 a o vyriešení záležitostí, ktoré boli dôvodom týchto konaní, uzatvorená 11. marca 1994; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 27. marca 1997

[dojednania, vykonávané predbežne, stanovené v memorande o konzultáciách z 11. septembra 1986; dojednania stanovené vo výmene listov z 27. júla 1990; dojednania stanovené v memorande o konzultáciách z 11. marca 1991; dojednania stanovené vo výmene listov zo 6. októbra 1994; dojednania stanovené v memorande o konzultáciách z 5. júna 1995; dojednania stanovené vo výmene listov z 31. marca a 3. apríla 2000 (všetky vykonávané predbežne)]

Oddiel 2

Bez ohľadu na oddiel 1 tejto prílohy sa v prípade oblastí, ktoré nie sú zahrnuté do definície „územia“ v článku 1 tejto dohody, dohody uvedené v písmenách e) (Dánsko – Spojené štáty), g) (Francúzsko – Spojené štáty) a v) (Spojené kráľovstvo – Spojené štáty) tohto oddielu naďalej uplatňujú v súlade s ich podmienkami.

Oddiel 3

Bez ohľadu na článok 3 tejto dohody letecké spoločnosti USA nemajú právo zabezpečovať lety určené len na prepravu nákladu, ktoré nie sú súčasťou letov zabezpečujúcich leteckú dopravu pre Spojené štáty, do bodov alebo z bodov v členských štátoch, s výnimkou do bodov alebo z bodov v Českej republike, Francúzskej republike, Spolkovej republike Nemecko, Luxemburskom veľkovejvodstve, na Malte, v Poľskej republike, Portugalskej republike a Slovenskej republike.

Oddiel 4

Bez ohľadu na ostatné ustanovenia tejto dohody sa tento oddiel uplatňuje na pravidelnú a chartrovú kombinovanú leteckú dopravu medzi Írskom a Spojenými štátmi s účinnosťou od začiatku zimnej sezóny IATA 2006/2007 do konca zimnej sezóny IATA 2007/2008.

- a) i) Každá letecká spoločnosť USA a Spoločenstva môže prevádzkovať 3 priame lety medzi Spojenými štátmi a Dublinom na každý priamy let, ktorý letecká spoločnosť prevádzkuje medzi Spojenými štátmi a Shannonom. Toto oprávnenie na priame lety do Dublinu sa zakladá na priemere letovej prevádzky počas celého prechodného obdobia v dĺžke troch sezón. Let sa považuje za priamy let do Dublinu alebo priamy let do Shannonu podľa prvého bodu prístátia v Írsku alebo posledného bodu odletu z Írska.

- ii) Požiadavka vykonávať lety do Shannonu stanovená v písmene a) bode i) tohto oddielu sa skončí, ak ktorákoľvek letecká spoločnosť otvorí pravidelnú alebo chartrovú kombinovanú letovú prevádzku medzi Dublinom a Spojenými štátmi v jednom alebo druhom smere bez toho, aby vykonávala aspoň jeden priamy let do Shannonu na každé tri priame lety do Dublinu v priemere za prechodné obdobie.
 - b) Pokiaľ ide o linky medzi Spojenými štátmi a Írskom, letecké spoločnosti Spoločenstva môžu prevádzkovať linky len do Bostonu, New Yorku, Chicaga, Los Angeles a 3 ďalších bodov v Spojených štátoch, ktoré je pri ich výbere alebo zmene potrebné oznámiť Spojeným štátom. Tieto linky sa môžu prevádzkovať cez medziluhé body v iných členských štátoch alebo tretích krajinách.
 - c) Spoločné letové kódy sú povolené medzi Írskom a Spojenými štátmi len cez iné body v Európskom spoločenstve. Iné úpravy týkajúce sa spoločných letových kódov sa budú skúmať na základe porozumenia a reciprocity.
-

PRÍLOHA 2

O spolupráci s ohľadom na otázky týkajúce sa hospodárskej súťaže v odvetví leteckej dopravy

Článok 1

Spoluprácu stanovenú v tejto prílohe zabezpečuje Ministerstvo dopravy Spojených štátov amerických a Komisia Európskych spoločností (ďalej len „účastníci“) v súlade s ich príslušnými funkciami na riešenie otázok týkajúcich sa hospodárskej súťaže v odvetví leteckej dopravy, ktoré sa dotýkajú Spojených štátov a Európskeho spoločenstva.

Článok 2

Účel

Účelom tejto spolupráce je:

1. zlepšiť vzájomné porozumenie v súvislosti s uplatňovaním zákonov, postupov a praktík účastníkmi v rámci ich príslušných režimov hospodárskej súťaže s cieľom podporiť hospodársku súťaž v odvetví leteckej dopravy;
2. uľahčiť účastníkom vzájomné porozumenie v súvislosti s vplyvom vývoja v odvetví leteckej dopravy na hospodársku súťaž na trhu medzinárodnej leteckej dopravy;
3. zmenšiť potenciál konfliktov pri uplatňovaní príslušných režimov hospodárskej súťaže účastníkmi na dohody a iné dojednania o spolupráci, ktoré majú vplyv na transatlantický trh,
a
4. podporovať zlučiteľné regulačné prístupy k dohodám a iným dojednaniám o spolupráci prostredníctvom lepšieho porozumenia metodiky, analytických techník vrátane definovania relevantného trhu (relevantných trhov) a analýzy vplyvu hospodárskej súťaže a opravných prostriedkov, ktoré účastníci používajú pri svojich nezávislých preskúmaniach hospodárskej súťaže.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto prílohy „režim hospodárskej súťaže“ sú zákony, postupy a praktiky, ktorými sa upravuje spôsob, ako účastníci vykonávajú svoje príslušné funkcie pri skúmaní dohôd a iných dojednaní o spolupráci medzi leteckými spoločnosťami na medzinárodnom trhu. V prípade Európskeho spoločenstva to zahŕňa okrem iného článku 81, 82 a 85 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva a ich vykonávacie nariadenia podľa uvedenej zmluvy, ako aj ich zmeny a doplnenia. V prípade ministerstva dopravy to zahŕňa okrem iného oddiely 41308, 41309 a 41720 hlavy 49 Zbierky zákonov Spojených štátov a jej vykonávacie nariadenia a s nimi súvisiace právne precedensy.

Článok 4

Oblasti spolupráce

Spolupráca medzi účastníkmi má s prihliadnutím na výhrady stanovené v článku 5 ods. 1 písm. a) a b) tieto formy:

1. Stretnutia zástupcov účastníkov vrátane expertov na hospodársku súťaž v zásade polročne s cieľom diskutovať o vývoji v odvetví leteckej dopravy, záležitostiach spoločného záujmu v oblasti politiky hospodárskej súťaže a analytických prístupoch k uplatňovaniu práva upravujúceho pravidlá hospodárskej súťaže na medzinárodnú leteckú dopravu, najmä na transatlantickom trhu. Uvedené diskusie môžu viesť k lepšiemu porozumeniu prístupov jednotlivých účastníkov k otázkam týkajúcim sa hospodárskej súťaže vrátane existujúcich spoločných aspektov a k väčšej zlučiteľnosti týchto prístupov, najmä vo vzťahu k dohodám medzi leteckými dopravcami.
2. Konzultácie účastníkov v ktoromkoľvek momente na základe vzájomnej dohody alebo na žiadosť jedného alebo druhého účastníka o prerokovanie akejkoľvek záležitosti týkajúcej sa tejto prílohy vrátane špecifických prípadov.

3. Každý účastník môže podľa vlastného uváženia vyzvať zástupcov iných orgánov štátnej správy, aby sa podľa potreby zúčastnili na akýchkoľvek stretnutiach alebo konzultáciách, ktoré sa konajú podľa uvedených odsekov 1 alebo 2.
4. Včasné oznámenia o nasledujúcich konaniach alebo záležitostiach, ktoré podľa názoru oznamujúceho účastníka môžu mať závažný vplyv na záujmy druhého účastníka v oblasti hospodárskej súťaže:
 - a) pokiaľ ide o ministerstvo dopravy, i) konanie vo veci preskúmania žiadostí o schválenie dohôd a iných dojednaní o spolupráci medzi leteckými spoločnosťami týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy, najmä vo veci vyňatia leteckých spoločností zriadených podľa právnych predpisov Spojených štátov a Európskeho spoločenstva z pôsobnosti protimonopolných požiadaviek, a ii) prijatie dohody o spoločnom podniku podľa oddielu 41720 hlavy 49 Zbierky zákonov Spojených štátov ministerstvom dopravy,
 - a
 - b) pokiaľ ide o Komisiu Európskeho spoločenstva, i) konanie vo veci preskúmania dohôd a iných dojednaní o spolupráci medzi leteckými spoločnosťami týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy, najmä dohôd o spojenectve a iných dohôd o spolupráci týkajúcich sa leteckých spoločností zriadených podľa právneho poriadku Spojených štátov a Európskeho spoločenstva, a ii) zvažovanie individuálnych a skupinových výnimiek z práva Európskej únie upravujúceho pravidlá hospodárskej súťaže.
5. Oznámenia o dostupnosti informácií a údajov evidovaných účastníkmi v elektronickej alebo inej forme, ktoré môžu mať podľa tohto účastníka závažný vplyv na záujmy druhého účastníka v oblasti hospodárskej súťaže, a o akýchkoľvek podmienkach upravujúcich túto dostupnosť.
6. Oznámenia o takých ďalších činnostiach týkajúcich sa politiky hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktoré oznamujúci účastník považuje za vhodné.

Článok 5

Používanie a sprístupňovanie informácií

1. Bez ohľadu na akékoľvek ďalšie ustanovenie tejto prílohy sa od žiadneho účastníka neočakáva, že poskytne informácie druhému účastníkovi, ak sprístupnenie informácií žiadajúcemu účastníkovi:
 - a) je zakázané zákonmi, inými právnymi predpismi alebo praktikami účastníka, ktorý vlastní informácie,
 - alebo
 - b) by bolo nezlučiteľné s dôležitými záujmami účastníka, ktorý vlastní informácie.
2. Každý účastník v maximálnej možnej miere zachováva dôvernosť informácií, ktoré mu druhý účastník poskytne podľa tejto prílohy ako dôverné informácie, a odmietne každú žiadosť o sprístupnenie takýchto informácií tretej strane, ktorá nemá povolenie od poskytovateľa informácií dostať tieto informácie. Každý účastník hodlá informovať druhého účastníka vždy, keď by sa pri verejnom pojednávaní vznikla požiadavka na sprístupnenie informácií navrhnutých na výmenu v diskusii alebo inak.
3. Ak účastník poskytne v súlade s touto prílohou druhému účastníkovi informácie označené ako dôverné na účely uvedené v článku 2, prijímajúci účastník by mal tieto informácie použiť len na tieto účely.

Článok 6

Vykonávanie

1. Každý účastník vymenuje zástupcu zodpovedného za koordináciu činností stanovených podľa tejto prílohy.
2. Táto príloha a všetky činnosti vykonávané účastníkom v súlade s ňou:
 - a) sa majú vykonávať, len pokiaľ to je v súlade so všetkými zákonmi, inými právnymi predpismi alebo praktikami uplatniteľnými voči tomuto účastníkovi,
 - a
 - b) sa majú vykonávať bez toho, aby bola dotknutá dohoda medzi Európskymi spoločenstvami a vládou Spojených štátov amerických o uplatňovaní ich práva upravujúceho pravidlá hospodárskej súťaže.

PRÍLOHA 3

O preprave obstarávanej orgánmi verejnej správy USA

Letecké spoločnosti Spoločenstva majú právo prepravovať cestujúcich a náklad pravidelnými a chartrovými letmi, s ktorými civilné ministerstvá a agentúry vlády USA alebo organizácie zriadené vládou USA 1. obstarajú dopravu pre seba alebo v rámci vykonávania dojednania, na základe ktorého platbu uskutočňuje vláda alebo sa na platbu použijú finančné prostriedky poskytnuté vláde, alebo 2. zabezpečujú dopravu do zahraničnej krajiny alebo pre zahraničnú krajinu, alebo medzinárodnú alebo inú organizáciu bez náhrady finančných prostriedkov, pričom ide o dopravu a) medzi ktorýmkoľvek bodom v Spojených štátoch a členskom štáte okrem – iba v prípade cestujúcich – dopravy medzi bodmi, v súvislosti s ktorými existuje platná zmluva o výške cestovného za dopravu medzi dvoma mestami, alebo b) medzi ktorýmkoľvek dvoma bodmi mimo Spojených štátov. Tento odsek sa nevzťahuje na dopravu, ktorú zaobstará alebo hradí minister obrany alebo minister vojenského ministerstva.

PRÍLOHA 4

O dodatočných záležitostiach súvisiacich s vlastníctvom, investíciami a kontrolou

Článok 1

Vlastníctvo leteckej spoločnosti strany

1. Štátni príslušníci členského štátu alebo štátov môžu vlastniť imanie leteckej spoločnosti USA s výhradou dvoch obmedzení. Po prvé, zakazuje sa vlastníctvo zo strany akýchkoľvek cudzích štátnych príslušníkov viac ako 25 percent imania spoločnosti s hlasovacím právom. Po druhé, zakazuje sa samotné riadenie leteckej spoločnosti USA cudzími štátnymi príslušníkmi. S výhradou celkového 25 percentného obmedzenia vlastníctva imania s hlasovacím právom cudzími štátnymi príslušníkmi:

a) vlastníctvo štátnymi príslušníkmi členského štátu alebo štátov:

i) 25 percent imania s hlasovacím právom

a/alebo

ii) 49,9 percent celkového imania

leteckej spoločnosti USA sa nepovažuje automaticky za právo riadiť leteckú spoločnosť

a

b) vlastníctvo 50 percent alebo väčšieho podielu z celkového imania leteckej spoločnosti USA štátnymi príslušníkmi členského štátu alebo štátov sa nepovažuje za právo riadiť túto leteckú spoločnosť. Toto vlastníctvo sa posudzuje v každom jednotlivom prípade.

2. Štátni príslušníci USA môžu vlastniť leteckú spoločnosť Spoločenstva s výhradou dvoch obmedzení. Po prvé, väčšinovým majiteľom leteckej spoločnosti musia byť členské štáty a/alebo štátni príslušníci členských štátov. Po druhé, tieto štáty a/alebo títo štátni príslušníci musia účinne kontrolovať leteckú spoločnosť.

3. Na účely článku 4 písm. b) a článku 5 ods. 1 písm. b) tejto dohody sa člen ECAA a občania takéhoto člena považujú odo dňa podpísania tejto dohody za členský štát a jeho štátnych príslušníkov. Spoločný výbor môže rozhodnúť o uplatňovaní tohto ustanovenia na nových členov ECAA a ich občanov.

4. Bez ohľadu na odsek 2 si Európske spoločenstvo a jeho členské štáty vyhradujú právo obmedziť nákup akcií s hlasovacím právom leteckej spoločnosti Spoločenstva zo strany štátnych príslušníkov USA, ku ktorému dôjde po podpísaní tejto dohody, do rovnakej výšky, akú umožňujú Spojené štáty cudzím štátnym príslušníkom vo vzťahu k leteckým spoločnostiam USA, pokiaľ je výkon tohto práva v súlade s medzinárodným právom.

Článok 2

Vlastníctvo a kontrola leteckých spoločností tretej krajiny

1. Ani jedna zo strán nevykonáva nijaké z práv, ktoré pre ňu vyplývajú z dojednaní s tretími krajinami o leteckých dopravných službách, aby odmietla, zrušila, pozastavila alebo obmedzila oprávnenia alebo povolenia pre ktorúkoľvek leteckú spoločnosť tejto tretej krajiny kvôli tomu, že rozhodujúci vlastnícky podiel tejto leteckej spoločnosti je v rukách druhej strany, jej štátnych príslušníkov alebo oboch.

2. Spojené štáty nevykonávajú nijaké z práv, ktoré pre ne vyplývajú z dojednaní o leteckých dopravných službách, aby odmietli, zrušili, pozastavili alebo obmedzili oprávnenia alebo povolenia pre ktorúkoľvek leteckú spoločnosť Lichtenštajnskeho kniežatstva, Švajčiarskej konfederácie, člena ECAA odo dňa podpísania tejto dohody alebo ktorejkoľvek africkej krajiny, ktorá vykonáva dohodu so Spojenými štátmi o leteckých dopravných službách otvoreného neba, odo dňa podpísania tejto dohody kvôli tomu, že účinná kontrola tejto leteckej spoločnosti je v rukách členského štátu alebo štátov, štátnych príslušníkov tohto štátu alebo štátov alebo oboch.

3. Spoločný výbor môže rozhodnúť, že žiadna strana nevykonáva práva uvedené v odseku 2 tohto článku vo vzťahu k leteckým spoločnostiam konkrétnej krajiny alebo krajín.

Článok 3

Kontrola leteckých spoločností

1. Pravidlá, ktoré sa v Európskom spoločenstve vzťahujú na vlastníctvo a kontrolu leteckých dopravcov Spoločenstva, v súčasnosti ustanovuje článok 4 nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov. Podľa tohto nariadenia sú za udeľovanie prevádzkovej licencie leteckému dopravcovi Spoločenstva zodpovedné členské štáty. Členské štáty uplatňujú nariadenie (EHS) č. 2407/92 v súlade so svojimi vnútornými právnymi predpismi a postupmi.
2. Pravidlá, ktoré sú v súčasnosti uplatniteľné v Spojených štátoch, sú ustanovené v hlave 49 oddieloch 40102(a)(2), 41102 a 41103 Zbierky zákonov Spojených štátov (U.S.C.), v ktorých sa požaduje, aby licencie „leteckého dopravcu“ USA, či už ide o osvedčenie, výnimku alebo licenciu na vykonávanie miestnej alebo regionálnej dopravy, ktoré vydáva ministerstvo dopravy na účely vykonávania „leteckej dopravy“ ako bežný dopravca, mali v držbe jedine občania Spojených štátov, ako to definuje 49 U.S.C §40102(a)(15). V tomto oddiele sa požaduje, aby prezident a dve tretiny predstavenstva a ďalších členov manažmentu spoločnosti boli občania USA, aby najmenej 75 percent akcií s hlasovacím právom vlastnili občania USA a aby skutočnú kontrolu spoločnosti vykonávali občania USA. Túto požiadavku musí najprv splňať žiadateľ a neustále ju musí splňať letecká spoločnosť USA, ktorá vlastní licenciu.
3. Postup, ktorý každá strana uplatňuje pri uplatňovaní svojich zákonov a iných právnych predpisov, je uvedený v dodatku k tejto prílohe.

Dodatok k prílohe 4

1. V Spojených štátoch je stanovenie občianstva potrebné pre leteckých dopravcov USA, ktorí žiadajú o osvedčenie, výnimku alebo licenciu na vykonávanie miestnej alebo regionálnej dopravy. Počiatočná žiadosť o licenciu sa zaeviduje do úradného verejného programu prípadov a spracováva sa „na základe záznamu“ s dokumentmi, ktoré zaevidoval žiadateľ a ktorákoľvek iná zainteresovaná strana. Ministerstvo dopravy vydá konečné rozhodnutie prostredníctvom príkazu, ktorý vychádza z úradného verejného záznamu daného prípadu vrátane dokumentov, v súvislosti s ktorými sa povolilo dôverné spracovanie. Pokiaľ ide o „pokračujúcu vhodnosť“, tento prípad môže neformálne riešiť ministerstvo alebo sa môže zaevidovať do úradného verejného programu a uplatnia sa naň podobné postupy ako postupy uplatňované pri počiatočných žiadostiach.
2. Stanovenia ministerstva sa vyvíjajú prostredníctvom rôznych precedensov, ktoré okrem iného odrážajú meniacu sa povahu finančných trhov a investičných štruktúr a ochotu ministerstva dopravy posudzovať nové prístupy k zahraničným investíciám, ktoré sú v súlade s právnym poriadkom USA. Ministerstvo dopravy pracuje so žiadateľmi, aby posúdilo navrhované formy investovania a pomohlo im pri prispôbení transakcií tak, aby boli plne v súlade s občianskym právom USA, a žiadatelia sa pravidelne radia so zamestnancami ministerstva dopravy skôr, ako finalizujú svoju prihlášku. Kedykoľvek pred začatím úradného konania môžu zamestnanci ministerstva dopravy diskutovať o otázkach, ktoré sa týkajú občianstva a iných aspektov navrhovanej transakcie, a podľa potreby navrhnúť alternatívne riešenia, vďaka ktorým by navrhovaná transakcia mohla spĺňať požiadavky občianstva USA.
3. Pri stanovovaní počiatočného a pokračujúceho občianstva a vhodnosti ministerstvo dopravy posudzuje všetky okolnosti, ktoré ovplyvňujú leteckú spoločnosť USA, pričom precedensy ministerstva umožnili posúdenie povahy vzťahu, ktorý sa týka letectva, medzi Spojenými štátmi a domovskou krajinou každého zahraničného investora. V kontexte tejto dohody by sa ministerstvo dopravy zaoberalo investíciami štátnych príslušníkov EÚ aspoň tak ústretovo, ako keby sa zaoberalo investíciami štátnych príslušníkov štátov, ktoré sú partnermi dvojstranných alebo mnohostranných zmlúv o otvorenom nebi.
4. Pokiaľ ide o Európsku úniu, článok 4 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 2407/92 ustanovuje, že Európska komisia na požiadanie členského štátu preverí, či sú splnené požiadavky článku 4, a ak je to potrebné, prijme rozhodnutie. Komisia musí pri prijímaní týchto rozhodnutí zabezpečiť dodržanie procesných práv, ktoré Európsky súdny dvor považuje za všeobecné zásady práva Spoločenstva, vrátane práva zainteresovaných strán o včasné vypočutie.
5. Každá strana pri uplatňovaní svojich zákonov a iných právnych predpisov zabezpečí, že každá transakcia, ktorá zahŕňa investíciu do jednej z jej leteckých spoločností zo strany štátnych príslušníkov druhej strany, sa posúdi spravodlivo a rýchlo.

PRÍLOHA 5

O koncesiách a označovaní

1. Leteckým spoločnostiam obidvoch strán sa nebráni uzatvárať koncesionárske dojednania alebo dojednania o označovaní, ktoré zahŕňujú podmienky týkajúce sa ochrany označenia a prevádzkových záležitostí, pokiaľ sú v súlade najmä s uplatniteľnými zákonmi a inými právnymi predpismi, ktoré sa týkajú kontroly; nie je ohrozená schopnosť leteckej spoločnosti existovať mimo koncesie; zahraničná letecká spoločnosť neuskutočňuje v dôsledku dojednaní kabotážne lety; sú splnené uplatniteľné právne predpisy, ako ustanovenia o ochrane spotrebiteľa vrátane ustanovení o sprístupnení identity leteckej spoločnosti, ktorá poskytuje letovú prevádzku. Pokiaľ sú uvedené požiadavky splnené, úzke podnikateľské vzťahy a dojednania o spolupráci medzi leteckými spoločnosťami obidvoch strán a zahraničnými podnikmi sú prípustné, pričom ani jeden z nasledujúcich aspektov, okrem iných, ktoré sa týkajú koncesionárskeho dojednania alebo dojednania o označovaní, by nevedol ku kontrole, iba ak len za výnimočných okolností:
 - a) používanie a zobrazovanie špecifickej značky alebo ochranej známky predajcu koncesie vrátane ustanovenia o geografickej oblasti, v ktorej sa značka alebo ochranná známka môžu používať;
 - b) zobrazovanie na lietadle užívateľa koncesie farieb a loga značky predajcu koncesie vrátane prednostného zobrazovania tejto značky, ochranej známky, loga alebo podobnej identifikácie na lietadle a uniformách svojho personálu;
 - c) používanie a zobrazovanie značky, ochranej známky alebo loga na letiskových zariadeniach užívateľa koncesie alebo v spojení s nimi;
 - d) zachovanie zásad služby zákazníkom určených na marketingové účely;
 - e) zachovanie zásad služby zákazníkom určených na ochranu bezúhonnosti koncesnej značky;
 - f) poskytovanie licenčných poplatkov za štandardných obchodných podmienok;
 - g) poskytovanie účasti na vernostných programoch vrátane nárastu výhod,
 - a
 - h) v rámci koncesného dojednania alebo dojednania o označovaní ustanovenie práva pre predajcu koncesie a užívateľa koncesie ukončiť dohodu a stiahnuť značku za predpokladu, že štátni príslušníci USA budú naďalej kontrolovať leteckú spoločnosť USA a štátni príslušníci Spoločenstva budú naďalej kontrolovať leteckú spoločnosť Spoločenstva.
2. Koncesné dojednania a dojednania o označovaní sú nezávislé od dojednania o spoločných letových kódoch, ktoré vyžaduje, aby obidve letecké spoločnosti mali príslušné oprávnenie od strán ustanovené v článku 10 ods. 7 tejto dohody, ale môžu s ním existovať súčasne.

Spoločné vyhlásenie

Zástupcovia Spojených štátov a Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov potvrdili, že dohoda o leteckej doprave parafovaná v Bruseli 2. marca 2007 a určená na podpis 30. apríla 2007 musí byť overená v ostatných jazykoch, tak ako je stanovené, buď výmenou listou pred jej podpisom, alebo na základe rozhodnutia spoločného výboru po jej podpise.

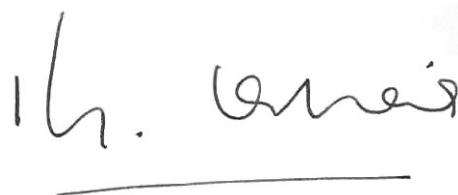
Toto spoločné vyhlásenie je neoddeliteľnou súčasťou dohody o leteckej doprave.

Za Spojené štáty:



Dňa: 18. apríla 2007

Za Európske spoločenstvo
a jeho členské štáty, *ad referendum*



Dňa: 18. apríla 2007

MEMORANDUM O KONZULTÁCIÁCH

1. Delegácie zastupujúce Európske spoločenstvo a jeho členské štáty a Spojené štáty americké sa stretli 27. februára – 2. marca 2007 v Bruseli, aby uzavreli rokovania o komplexnej dohode o leteckej doprave. Zoznam delegácií je uvedený v dodatku A.
2. Delegácie dosiahli dohodu *ad referendum* o dohode („dohoda“ uvedená v dodatku B) a pristúpili k začatiu práce na takejto dohode. Delegácie majú v úmysle predložiť návrh dohody svojim príslušným orgánom na schválenie, aby táto dohoda nadobudla platnosť v blízkej budúcnosti.
3. Pokiaľ ide o článok 1 ods. 2, delegácie potvrdili, že pojem „letecká doprava“ zahŕňa všetky druhy charitrových leteckých dopravných služieb. Okrem toho poznamenali, že odkaz na prepravu „ponúkanú pre verejnosť“ nemá vplyv na výsledok prebiehajúcich rokovaní o otázke čiastkového vlastníctva.
4. Pokiaľ ide o článok 1 ods. 5, delegácia EÚ poznamenala, že lety medzi členskými štátmi sa podľa práva Spoločenstva považujú za lety v rámci Spoločenstva.
5. Pokiaľ ide o článok 1 ods. 6, delegácia EÚ poznamenala, že žiadne ustanovenie tejto dohody nemá vplyv na rozdelenie právomocí medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi vyplývajúce zo Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva.
6. Delegácia EÚ potvrdila, že Zmluva o založení Európskeho spoločenstva sa vzťahuje na tieto zámorské územia: francúzske zámorské departementy (Guadeloupe, Martinik, Réunion, Guyana), Azory, Madeira a Kanárske ostrovy.
7. Delegácia EÚ v reakcii na otázku delegácie USA potvrdila, že podľa právnych predpisov Európskeho spoločenstva musí letecká spoločnosť Spoločenstva získať AOC, ako aj prevádzkovú licenciu od krajiny, v ktorej má hlavné miesto podnikania. Navyše, žiadna letecká spoločnosť nemôže získať AOC alebo prevádzkovú licenciu od viac ako jednej krajiny.
8. Pokiaľ ide o článok 3 ods. 1, 3 a 5, článok 1 ods. 3 prílohy 4 a článok 2 ods. 2 prílohy 4, a ako reakciu na otázku delegácie USA, delegácia EÚ vysvetlila, že od dátumu podpisu dohody budú medzi členov Spoločného európskeho leteckého priestoru okrem členských štátov Európskeho spoločenstva patriť Albánska republika, Bosna a Hercegovina, Chorvátska republika, Islandská republika, Bývala juhoslovenská republika Macedónsko, Čiernohorská republika, Nórske kráľovstvo, Srbská republika a Misia Organizácie Spojených národov pre dočasnú správu v Kosove.
9. Delegácia EÚ ako reakciu na otázku delegácie USA vysvetlila, že od dátumu podpisu tejto dohody budú dohody so Spojenými štátmi o leteckých dopravných službách otvoreného neba vykonávať tieto krajiny: Burkina Faso, Kapverdska republika, Kamerunská republika, Čadská republika, Gabonská republika, Gambijská republika, Ghanská republika, Etiópska federatívna demokratická republika, Libérijská republika, Madagaskarská republika, Malijská republika, Marocké kráľovstvo, Namíbijská republika, Nigérijská federatívna republika, Senegalská republika, Tanzánijská zjednotená republika a Ugandská republika. Delegácia USA tiež uviedla, že má na účely článku 2 ods. 2 prílohy 4 v úmysle pristupovať k leteckým spoločnostiam v Kensej republike rovnakým spôsobom ako k leteckým spoločnostiam štátov, ktoré vykonávajú dohody o leteckých dopravných službách otvoreného neba.

10. Pokiaľ ide o článok 4, delegácia USA poznamenala, že ministerstvo dopravy by vyžadovalo, aby každý zahraničný letecký dopravca, ktorý chce získať oprávnenie na prevádzkovanie služieb podľa dohody, označil zodpovedný orgán, ktorý mu vydal AOC a prevádzkovú licenciu s cieľom objasniť, ktorý orgán je zodpovedný za bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu a iný regulačný dohľad nad leteckým dopravcom.
11. Na účely článku 8 sa pojem „zodpovedné orgány“ vzťahuje na Federálny úrad USA pre letectvo na jednej strane a na orgány Európskeho spoločenstva a/alebo členských štátov na strane druhej zodpovedné za vydávanie alebo schvaľovanie osvedčení a licencií uvedených v odseku 1 alebo za dodržiavanie a vykonávanie bezpečnostných noriem a požiadaviek uvedených v odseku 2, podľa relevantnosti v danom kontexte. Okrem toho, ak sa vyžadujú konzultácie podľa odseku 2, zodpovedné orgány by mali zabezpečiť, aby sa do týchto konzultácií zapojili akékoľvek územné alebo regionálne orgány, ktoré podľa platných právnych predpisov, nariadení alebo v praxi vykonávajú bezpečnostný dohľad v súlade s daným problémom.
12. Pokiaľ ide o článok 9, delegácie potvrdili, že ak to bude možné, zmluvné strany majú v úmysle zabezpečiť čo najvyššiu možnú mieru koordinácie týkajúcu sa navrhovaných bezpečnostných opatrení, aby sa minimalizovali hrozby a zmiernili potenciálne nepriaznivé dôsledky akýchkoľvek nových opatrení. Delegácie okrem toho poznamenali, že kanály uvedené v článku 9 ods. 7 sa môžu považovať za alternatívne opatrenia k súčasným a navrhovaným bezpečnostným požiadavkám, a to najmä politický dialóg o bezpečnosti hraníc a dopravy a skupina EÚ – USA pre spoluprácu v oblasti bezpečnosti dopravy. Delegácia USA okrem toho uviedla, že proces tvorby právnych predpisov v USA na účely prijatia nariadení bežne poskytuje príležitosť zainteresovaným stranám, aby predložili pripomienky a navrhli alternatívy k navrhovaným nariadeniam, a takéto pripomienky v tomto procese tvorby právnych predpisov zohľadňujú.
13. Delegácia USA počas rokovaní o článku 9 ods. 6 vysvetlila, že správa pre bezpečnosť dopravy (TSA) musí vydať bezpečnostnú smernicu hneď ako zistí, že sú potrebné mimoriadne opatrenia na ochranu bezpečnosti dopravy. Takéto opatrenia sú určené na riešenie podstatnej bezpečnostnej hrozby a mali by mať obmedzený rozsah pôsobnosti a trvania. Mimoriadne opatrenia dlhodobej povahy sa zahrnú do požiadaviek TSA prostredníctvom verejného oznámenia a pripomienkového procesu.
14. Pokiaľ ide o postup ustanovený v článku 9 ods. 11, delegácie potvrdili potrebu vypracovať protokol na prípravu, vykonávanie a vyhotovenie záverov hodnotenia uskutočneného na základe tohto odseku.
15. Pokiaľ ide o článok 10 ods. 2, delegácie potvrdili svoju ochotu umožniť rýchle posúdenie žiadostí o povolenia, víza a dokumenty pre pracovníkov uvedených v tomto odseku zo strany príslušných orgánov, a to aj v prípadoch, keď sa na mimoriadnom a dočasnom základe vyžaduje vstup alebo pobyt pracovníkov.
16. Delegácie uviedli, že odkaz na „všeobecne platné právne predpisy“ v článku 10 ods. 5 zahŕňa hospodárske sankcie, ktoré obmedzujú transakcie s konkrétnymi krajinami a osobami.
17. Obe delegácie uznali, že v súlade s článkom 10 ods. 7 môže letecká spoločnosť každej zmluvnej strany s príslušným oprávnením uskutočňovať lety so spoločnými letovými kódmi, ktoré podliehajú podmienkam uplatňovaným na nediskriminačnej báze na všetky letecké spoločnosti, do každého bodu a z každého bodu na území druhej strany, na ktorých akákoľvek iná letecká spoločnosť uskutočňuje medzinárodnú leteckú dopravu priamymi letmi, nepriamymi letmi, letmi vykonanými prevádzkujúcim dopravcom (lety „online“) alebo vykonanými na základe dohody medzi prevádzkujúcim a neprevádzkujúcim dopravcom (lety „interline“), za predpokladu, že takéto lety so spoločnými letovými kódmi:
 - i) sú v súlade s dohodou
 - a
 - ii) spĺňajú požiadavky pravidiel rozloženia prevádzky v rámci príslušného leteckého systému.

18. Delegácie diskutovali o dôležitosti informovania cestujúcich o tom, ktorá letecká spoločnosť alebo poskytovateľ pozemnej dopravy v skutočnosti zabezpečí jednotlivé úseky služieb v prípade dohôd o spoločných letových kódoch. Uviedli, že obe strany majú predpisy, ktoré takéto informovanie vyžadujú.
19. Pokiaľ ide o článok 10 ods. 7 písm. c), delegácie vyjadrili pochopenie pre to, aby sa na poskytovateľov pozemnej dopravy nevzťahovali zákony a iné právne predpisy upravujúce leteckú dopravu len na základe skutočnosti, že letecká spoločnosť ponúka takúto pozemnú dopravu pod svojím menom. Poskytovatelia pozemnej dopravy majú navyše, rovnako ako letecké spoločnosti, slobodu rozhodnúť sa, či uzatvárať dohody o spolupráci. Pri rozhodovaní o konkrétnych dohodách môžu poskytovatelia pozemnej dopravy okrem iného zvažovať záujmy spotrebiteľa a technické, ekonomické, priestorové a kapacitné obmedzenia.
20. Delegácia USA v odpovedi na otázku delegácie EÚ potvrdila, že podľa súčasného výkladu práva USA zahŕňa letecká preprava financovaná vládou USA (podľa zákona „Fly America Act“) vykonávaná dopravcom USA aj prepravu, ktorá sa predáva pod kódom dopravcu USA v súlade s dohodou o spoločných letových kódoch, uskutočňuje sa však prostredníctvom lietadla, ktoré prevádzkuje zahraničný letecký dopravca.
21. Delegácia USA vysvetlila, že podľa prílohy 3 k dohode a ak agentúra USA „General Services Administration“ neudelila zákazku týkajúcu sa dopravy medzi dvojicou miest, zamestnanec vlády USA alebo iná osoba, ktorej prepravu platí vláda USA (okrem zamestnancov, členov armády a iných osôb, ktorých prepravu platí Ministerstvo obrany USA alebo vojenská správa), si môže rezervovať let aj od dopravcu zo Spoločenstva, medzi USA a Európskym spoločenstvom alebo medzi ktorýmkoľvek dvoma bodmi mimo územia Spojených štátov, ktorý splní jeho potrebu prepravy a ktorým vzniknú vláde čo najnižšie náklady. Delegácia USA ďalej poznamenala, že dvojice miest, pre ktoré sa zadávajú zákazky, sa menia v každom fiškálnom roku. Ministerstvo, vládna agentúra alebo organizácia zriadená vládou USA, okrem ministerstva obrany alebo vojenských správ, môže letecky zasielať náklad aj prostredníctvom dopravcu zo Spoločenstva, medzi USA a Európskym spoločenstvom alebo medzi ktorýmkoľvek dvoma bodmi mimo územia Spojených štátov a splniť tak svoju potrebu prepravy tak, aby tým vláde vznikli čo najnižšie náklady.
22. Delegácia EÚ vysvetlila, že EÚ nemá program, ktorý by sa podobal na program Fly America.
23. Obe delegácie vyjadrili svoje úmysly preskúmať ďalšie možnosti na zlepšenie prístupu k leteckej preprave obstarávanej orgánmi verejnej správy.
24. Delegácia USA pri odpovedi na otázku delegácie EÚ o oprávnení na prevádzkovanie hospodárskej činnosti, ktoré musia letecké spoločnosti Spoločenstva získať od Ministerstva dopravy USA, začala konštatovaním, že postupy ministerstva pri udeľovaní licencií na prevádzkovanie hospodárskej činnosti sa počas uplynulých rokov zracionalizovali. Keď zahraničné letecké spoločnosti žiadajú o oprávnenia ustanovené v dohodách o leteckých dopravných službách, ich žiadosti možno zvyčajne spracovať rýchlo. Delegácia USA ďalej vysvetlila, že letecká spoločnosť Spoločenstva má možnosť podať jednu žiadosť o oprávnenie pre všetky trasy ustanovené v článku 3 ods. 1, čo zahŕňa pravidelné i chartrové trasy. Ministerstvo dopravy 23. augusta 2005 ohlásilo ďalšie zrýchlené postupy, v rámci ktorých sa predpokladá, že zahraniční leteckí dopravcovia žiadajúci o oprávnenie pre nové trasy by súběžne predkladali žiadosť o výnimku a povolenie. Za predpokladu, že ministerstvo dopravy bude môcť na základe svojich záznamov a po zvážení verejného záujmu relevantného pre jeho rozhodnutia o licenciách reagovať kladne, následne by vydalo jediné rozhodnutie, ktorým by sa 1. vyhovel žiadosti o výnimku na dobu, ktorá by sa zvyčajne povolila, alebo pokým nadobudne povolenie účinnosť, ak takéto nadobudnutie účinnosti nastane skôr, a 2. predbežne rozhodlo (t. j. príkazom typu „show-cause“) o udelení zodpovedajúceho povolenia, opäť na štandardnú dobu, ktorá by sa zvyčajne povolila (napríklad neobmedzene v prípade dohodnutých režimov). Ak už dopravcovia podali žiadosť o výnimku aj povolenie a ak sú záznamy o týchto žiadostiach stále aktuálne, ministerstvo ich začalo spracovávať v súlade s prístupom z 23. augusta.

25. Ak chce letecká spoločnosť Spoločenstva uplatňovať akékoľvek svoje práva prostredníctvom spoločných letových kódov podľa článku 10 ods. 7, môže príslušná partnerská letecká spoločnosť podať spoločnú žiadosť o potrebné oprávnenie. Letecká spoločnosť, ktorá službu ponúka verejnosti, potrebuje od ministerstva dopravy príslušné ekonomické oprávnenia pre všetky druhy služieb (pravidelné alebo chartrové), ktoré sa predávajú pod jej kódom. Podobne potrebuje príslušné oprávnenia na prevádzkovanie hospodárskej činnosti od ministerstva dopravy aj letecká spoločnosť, ktorá prevádzkuje dané lietadlo: oprávnenie na prevádzkovanie chartrových letov na poskytovanie kapacity druhej leteckej spoločnosti, aby táto mohla ponúkať svoje služby, a oprávnenie na prevádzkovanie buď chartrových, alebo pravidelných letov pre kapacitu, ktorú chce ponúkať sama. Prevádzkujúca letecká spoločnosť potrebuje na to, aby mohla označiť takéto lety kódom svojho partnera, aj vyhlásenie o oprávnení. Prevádzkujúca letecká spoločnosť môže na účely používania spoločných letových kódov požiadať o všeobecné vyhlásenie o oprávnení s neobmedzenou dobou platnosti, v ktorom sa uvedú konkrétne trhy, pre ktoré sa vyžaduje oprávnenia na používanie spoločných letových kódov. Dodatočné trhy možno doplniť do 30 dní od oznámenia ministerstvu dopravy. Vyhlásenie o oprávnení používať spoločné letové kódy sa vzťahuje na konkrétne letecké spoločnosti a pre všetky zahraničné partnerstvá používajúce spoločné letové kódy sa vyžadujú samostatné vyhlásenia o oprávnení, a ak je to relevantné, audit bezpečnosti používania spoločných letových kódov zo strany leteckej spoločnosti USA podľa uverejnených usmernení ministerstva dopravy.
26. Ak by letecká spoločnosť Spoločenstva chcela leteckej spoločnosti USA poskytovať celé lietadlo s posádkou na účely prevádzkovania pod kódom leteckej spoločnosti USA podľa článku 10 ods. 9, letecká spoločnosť Spoločenstva by takisto musela od ministerstva dopravy získať oprávnenie na prevádzkovanie chartrových letov, ako aj vyhlásenie o oprávnení. Delegácia USA vyjadrila svoje presvedčenie, že prakticky všetky letecké spoločnosti Spoločenstva, ktoré v súčasnosti prevádzkujú pravidelné linky do Spojených štátov, sú súčasne držiteľmi celosvetového oprávnenia na prevádzkovanie chartrových letov od ministerstva dopravy. Na poskytovanie celého lietadla s posádkou leteckej spoločnosti USA by teda z hľadiska udelenia licencií na prevádzkovanie hospodárskej činnosti potrebovali len vyhlásenie o oprávnení. Delegácia USA ďalej uviedla, že nepredpokladá, že by žiadosti ďalších leteckých spoločností Spoločenstva o oprávnenie na prevádzkovanie chartrových letov spôsobili akékoľvek ťažkosti.
27. Vydanie vyhlásenia o oprávnení, či už pre používanie spoločných letových kódov, alebo pre poskytovanie celého lietadla s posádkou, si vyžaduje, aby ministerstvo dopravy posúdilo, či sú navrhované služby vo verejnom záujme. Kladné posúdenie značne podporí, ak sa zistí, že na navrhované služby sa vzťahujú uplatniteľné dohody o leteckých dopravných službách. Začlenením práv do dohody vzniká aj reciprocita.
28. Pokiaľ ide o používanie spoločných letových kódov alebo poskytovanie celého lietadla s posádkou podľa článku 10 ods. 7 a 9, analýza verejného záujmu sa sústreďí najmä na to, či:
- letecká spoločnosť USA vykonala bezpečnostný audit zahraničnej leteckej spoločnosti,
 - krajina, ktorá vydáva AOC zahraničného dopravcu, patrí do kategórie 1 noriem IASA,
 - domovská krajina zahraničnej leteckej spoločnosti pristupuje k dopravcom USA dôsledne recipročne,
 - by schválenie vyvolalo obavy o stav hospodárskej súťaže.
29. Pokiaľ ide o poskytovanie lietadla s posádkou, analýza verejného záujmu sa navyše sústreďí najmä na to, či:
- zmluva o prenájme ustanovuje, že riadenie prevádzky si ponechá prepravca – prenajímateľ,
 - zodpovednosť za regulačný dohľad zostáva na orgáne, ktorý vydal AOC prenajímateľa,
 - schválenie prenájmu neodôvodnene nezvýhodní ktorúkoľvek stranu pracovnoprávneho sporu, výsledkom ktorého môže byť nemožnosť ponúkať prepravu na príslušnom trhu.

30. Vyhlásenia o oprávnení pre poskytovanie celého lietadla s posádkou sa, aspoň zo začiatku, bude vydávať na obmedzenú dobu (napr. šesť až deväť mesiacov) alebo ako výnimka, čo je v súlade s prístupom v Európskej únii.
31. V reakcii na obavy delegácie EÚ týkajúce sa slobody rozhodovania, ktorú ministerstvu dopravy poskytuje posudzovanie „verejného záujmu“, delegácia USA uviedla, že ministerstvo v kontexte vzťahov v leteckom režime otvoreného neba považuje dohody o spoločných letových kódoch za dohody vo verejnom záujme a konzistentne vydáva vyhlásenia o oprávnení s minimálnym procesným zdržaním. Delegácia USA uviedla, že pokiaľ ide o používanie spoločných letových kódov a poskytovanie lietadiel s posádkou výhradne leteckými spoločnosťami zmluvných strán, ministerstvo dopravy sa bude sústreďovať pri analýze verejného záujmu na uvedené prvky, pokiaľ nenastanú nezvyčajné okolnosti súvisiace napríklad s národnou bezpečnosťou, so zabezpečením ochrany alebo s kriminalitou. Ak by takéto okolnosti nastali, Spojené štáty by naviac druhú zmluvnú stranu ihneď informovali.
32. Delegácia EÚ v reakcii na otázku delegácie USA potvrdila, že podľa platných právnych predpisov EÚ [nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992] musia byť lietadlá, ktoré používa letecká spoločnosť Spoločenstva, registrované v Spoločenstve. Členské štáty však môžu udeliť výnimku z tejto povinnosti v prípade dohôd o krátkodobom prenájme, aby sa vyhovelo dočasným potrebám, alebo za iných mimoriadnych okolností. Letecká spoločnosť Spoločenstva, ktorá je zmluvnou stranou takejto dohody, musí od príslušného licenčného orgánu získať predchádzajúci súhlas, pričom členský štát nemôže schváliť dohodu o poskytovaní lietadiel s posádkou leteckej spoločnosti, ktorej udelil prevádzkovú licenciu, pokiaľ sa nespĺnia bezpečnostné normy rovnocenné s normami, ktoré ukladá právo Spoločenstva, alebo ak je to relevantné, vnútroštátne právo.
33. Obe delegácie uznali, že nevydanie oprávnenia vykonávať práva podľa tejto dohody leteckým spoločnostiam alebo zbytočný odklad vydania takéhoto oprávnenia by mohli ovplyvniť možnosť spravodlivej a rovnocennej hospodárskej súťaže leteckých spoločností. Ak sa zmluvná strana domnieva, že jej letecké spoločnosti nedostali oprávnenia na prevádzkovanie hospodárskej činnosti, na ktoré majú podľa tejto dohody nárok, môže vec postúpiť spoločnému výboru.
34. Pokiaľ ide o článok 14 ods. 4, delegácia EÚ pripomenula, že v súlade s jej článkom 295 nie je Zmluvou o založení Európskeho spoločenstva žiadnym spôsobom dotknutá úprava vlastníctva v členských štátoch. Delegácia USA v odpovedi uviedla, že štátne vlastníctvo leteckej spoločnosti môže mať negatívny vplyv na možnosť spravodlivej a rovnocennej hospodárskej súťaže leteckých spoločností v poskytovaní služieb medzinárodnej leteckej dopravy, ktorá je upravená touto dohodou.
35. Pokiaľ ide o článok 15, delegácie upozornili na dôležitosť medzinárodného konsenzu vo veciach ochrany životného prostredia v letectve v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO). V tomto kontexte zdôraznili dôležitosť jednomyselnej dohody, ktorá sa dosiahla na 35. zhromaždení ICAO a ktorá zahŕňa hluk aj emisie z lietadiel (rezolúcia A35-5). Obe strany sa zaviazali rezolúciu plne rešpektovať. V súlade s touto rezolúciou sa obe strany zaviazali, že budú uplatňovať zásadu „rovnovážneho prístupu“ pri opatreniach na riadenie vplyvu hluku z lietadiel (vrátane obmedzení prístupu lietadiel k letiskám v niektorých časoch) a na zabezpečenie toho, aby poplatky za emisie z motorov lietadiel na úrovni letiska boli založené na nákladoch na zmiernenie vplyvu na životné prostredie tých emisií z motorov lietadiel, ktoré sú riadne identifikované a ktoré možno priamo pripísať leteckej doprave. Obe strany tiež poznamenali, že ak existujú relevantné právne záväzky, či už na medzinárodnej, regionálnej, celoštátnej, alebo miestnej úrovni, aj tieto je potrebné plne rešpektovať; pre Spojené štáty je relevantným dátumom 5. október 2001, pre Európske spoločenstvo 28. marec 2002.

36. Delegácie ďalej zobrali na vedomie ustanovenia o zmene klímy, energetike a trvalo udržateľnom rozvoji uvedené v „komuniké z Gleneagles“ z roku 2005 krajín G8, ako aj rámec spolupráce v otázkach riadenia letovej prevádzky v memorande o porozumení, ktoré Federálny úrad USA pre letectvo a Komisia podpísali 18. júla 2006. Delegácie zobrali na vedomie úmysel zodpovedných orgánov USA a EÚ zlepšiť technickú spoluprácu aj v oblastiach vedeckého výskumu klímy a technického rozvoja, čím sa zlepší bezpečnosť, zvýši sa efektívnosť paliva a znížia sa emisie v leteckej doprave. Vzhľadom na svoje stanoviská v otázke obchodovania s emisiami obe delegácie uviedli, že Spojené štáty a Európska únia chcú pracovať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva.
37. Pokiaľ ide o zloženie spoločného výboru, delegácia USA uviedla, že zámerom USA je mať zastúpenie z viacerých agentúr, ktorému bude predsedáť ministerstvo. Delegácia EÚ uviedla, že EÚ bude zastupovať Európske spoločenstvo a jeho členské štáty. Obe delegácie tiež uviedli, že dôležitým prvkom procesov súvisiacich so spoločným výborom bude účasť zainteresovaných strán a že ich zástupcovia sa preto budú prizývať ako pozorovatelia, ak sa jedna alebo obe zmluvné strany nerozhodnú inak.
38. Pokiaľ ide o článok 18, delegácie potvrdili svoj úmysel uskutočniť predbežné zasadnutie spoločného výboru najneskôr 60 dní po podpísaní tejto dohody.
39. Delegácie potvrdili, že praktiky ako porušovanie povinnosti prvého neodmietnutia, odmietnutie zmeny vzájomného pomeru, vyžadovanie poplatku za neodmietnutie alebo akékoľvek iné obmedzenia týkajúce sa kapacity, frekvencie alebo prevádzky nie sú v súlade s touto dohodou.
40. Delegácia EÚ uviedla, že obe strany by mali čo najlepšie chápať rozsah, v ktorom si zástupcovia Ministerstva dopravy USA (MD) a Európskej komisie môžu podľa relevantných zákonov, iných právnych predpisov a postupov vymieňať informácie o otázkach súvisiacich s hospodárskou súťažou uvedených v prílohe 2 k dohode, najmä pokiaľ ide o údaje a stanoviská súvisiace s otázkami, ktorých súčasťou sú konania, ktoré dané orgány aktívne zvažujú.
41. Delegácia USA uviedla, že v prípade konaní uvedených v prílohe 2 k dohode ide o súdne rozhodnutia vynesené podľa práva USA, ktoré podliehajú štatutárnym, regulačným a súdnym obmedzeniam, aby sa zabezpečilo, že rozhodnutie agentúry bude založené výhradne na informáciách uvedených v spise o konaní vrátane verejných informácií, o ktorých MD rozhodlo, že sa majú úradne zaznamenať, ku ktorým mohli strany konania vyjadriť pripomienky pred konečným rozhodnutím agentúry.
42. Delegácia USA vysvetlila, že tieto obmedzenia nebránia zástupcom, ktorí radiá úradníkovi MD zodpovednému za rozhodovanie počas prebiehajúceho konania, diskutovať so zástupcami Komisie o veciach ako: 1. stav hospodárskej súťaže na akomkoľvek trhu vyplývajúci z údajov, ktoré nie sú dôverné; 2. vplyv existujúcich spojenectiev alebo iných druhov spolupráce a výsledky podmienok a iných obmedzení stanovených v minulosti s cieľom riešiť otázky hospodárskej súťaže; 3. všeobecné prístupy k analýze hospodárskej súťaže a jej metodike; 4. prípady z minulosti vrátane záznamov a rozhodnutí; 5. hmotné právo, politiky a postupy uplatniteľné na akékoľvek prípady; 6. otázky, ktoré môže vzniknúť v potenciálnych prípadoch, ktoré sa zatiaľ formálne nezačali, pokiaľ zástupcovia MD nebudú prejedikovať skutočnosti súvisiace s takýmito prípadmi alebo ich výsledky, a 7. pokiaľ ide o prebiehajúce konania, aké otázky vznikli ich strany a aké nedôverné dôkazy sa zaznamenali, opäť len v rozsahu, ktorý neprejudikuje skutočnosti a výsledky.

43. Diskusie o prebiehajúcich prípadoch sú limitované dvoma základnými procesnými obmedzeniami. Prvé sa týka najmä oznamov Komisie určených MD: rozhodnutie MD nesmie byť založené na akýchkoľvek podstatných informáciách alebo argumentoch, ku ktorým všetky strany konania nemohli v rámci konania vyjadriť svoje pripomienky pred konečným rozhodnutím. Ak by ministerstvo takéto informácie dostalo, nemôžu sa brať pri rozhodovaní do úvahy, pokiaľ sa nesprístupnia. Druhé obmedzenie sa týka oznamov pochádzajúcich od MD: agentúra nemôže „prejudikovať“ otázky ani pôsobiť, ako by ich „prejudikovala“; znamená to, že nesmie formulovať uzávery pred uzavretím spisu a zverejnením konečného rozhodnutia. Toto obmedzenie sa na MD vzťahuje v akomkoľvek kontexte, či ide o diskusie s EÚ alebo akýmkoľvek iným subjektom, ktorý nie je zo zákona súčasťou interného rozhodovacieho procesu vlády USA, bez ohľadu na to, či ide o zainteresovaný subjekt, alebo nie. Úmyslom MD je ihneď informovať zástupcov Komisie vždy, keď sa súčasťou diskusie o konkrétnej otázke stane prejudikácia alebo súd vynášajúce vstupy, aby sa zástupcovia mohli rozhodnúť, ako pokračovať.
44. Delegácia EÚ žiadala od delegácie USA uistenie o tom, že sa zákonné kritérium „verejného záujmu“ nebude v rámci režimu hospodárskej súťaže USA používať na uprednostňovanie záujmov jednotlivých leteckých spoločností USA pred inými leteckými spoločnosťami, či už z USA, alebo zahraničnými. Delegácia USA odpovedala, že toto kritérium a normy týkajúce sa hospodárskej súťaže, ktoré musí MD dodržiavať pri rozhodovaní, boli vytvorené a používajú sa na ochranu hospodárskej súťaže na trhoch ako takých, a nie na ochranu jednotlivých leteckých spoločností ako účastníkov hospodárskej súťaže. Delegácia USA okrem iného uviedla, že zákonom ustanovená definícia „verejného záujmu“ v medzinárodnej leteckej doprave obsahuje rovnosť príležitostí medzi leteckými spoločnosťami USA a zahraničnými spoločnosťami, ako aj maximálnu hospodársku súťaž. Navyše, zákonom ustanovené kritérium verejného záujmu, ktorým sa upravuje schvaľovanie dohôd medzi dopravcami ministerstvom dopravy, ako aj ich vyňatie z pôsobnosti protimonopolných požiadaviek, nie je „výnimkou“ z analýzy hospodárskej súťaže, ktorú musí agentúra vykonať, ale skôr jej doplnujúcou požiadavkou, ktorá sa musí splniť skôr, ako MD schváli vyňatie z pôsobnosti protimonopolných požiadaviek. Delegácia USA nakoniec zdôraznila, že všetky rozhodnutia MD musia byť v súlade s vnútroštátnym právom a medzinárodnými záväzkami vrátane dohôd o civilnom letectve, ktoré vždy obsahujú povinnosť všetkých strán zabezpečiť pre letecké spoločnosti ostatných strán „spravodlivú a rovnocennú možnosť hospodárskej súťaže“.
45. V kontexte týchto diskusií obe strany potvrdili, že ich režimy hospodárskej súťaže sa uplatňujú spôsobom, ktorý rešpektuje spravodlivú a rovnocennú možnosť hospodárskej súťaže všetkých leteckých spoločností zmluvných strán a ktorý je v súlade so všeobecnou zásadou ochrany a posilňovania hospodárskej súťaže na trhoch ako takých, bez ohľadu na možné opačné záujmy jednotlivých leteckých spoločností zúčastňujúcich sa hospodárskej súťaže.
46. Pokiaľ ide o postupy Európskej komisie, delegácie EÚ vysvetlila, že hlavným obmedzením možnosti Európskej komisie zapájať sa do aktívnej spolupráce so zahraničnými vládnymi agentúrami sú obmedzenia týkajúce sa oznamovania dôverných informácií. Informácie, ktoré Komisia a orgány členských štátov získajú v priebehu vyšetrovania a na ktoré sa vzťahuje služobné tajomstvo, podliehajú článku 287 Zmluvy o ES a článku 28 nariadenia (ES) č. 1/2003. V podstate ide o neverejné informácie, ktoré sa môžu zistiť počas vyšetrovania, oznámiť v odpovedi na žiadosť o informácie alebo dobrovoľne oznámiť Komisii. Medzi takéto informácie patria aj obchodné tajomstvá. Takéto informácie nemožno odhaliť žiadnej agentúre tretej krajiny, s výnimkou výslovného súhlasu ich zdroja. Ak sa teda považuje za vhodné a žiaduce, aby Komisia poskytla zahraničnej agentúre alebo agentúram dôverné informácie, musí sa získať súhlas zdroja príslušných informácií vo forme udelenia výnimky.
47. Informácie, ktoré súvisia s výkonom vyšetrovania alebo jeho možným výkonom, nepodliehajú uvedeným ustanoveniam. Medzi takéto informácie patrí skutočnosť, že sa uskutočňuje vyšetrovanie, jeho všeobecná náplň, totožnosť vyšetrovaného podniku alebo podnikov (hoci môže byť za určitých okolností chránenou informáciou), totožnosť sektora, v ktorom sa vyšetrovanie uskutočňuje, a kroky, ktoré sa navrhujú v jeho priebehu. Tieto informácie sú zvyčajne dôverné, aby sa zabezpečil riadny priebeh vyšetrovania. Možno ich však oznámiť MD, nakoľko to je podľa článku 5 prílohy 2 k dohode povinné zachovávať ich dôvernosť.

48. Delegácia USA v odpovedi na otázku delegácie EÚ potvrdila, že príslušné orgány USA budú úplné žiadosti o vyňatie dohôd o komerčnej spolupráci vrátane ich revidovaných verzí z pôsobnosti protimonopolných požiadaviek posudzovať spravodlivo a bezodkladne. Delegácia USA navyše potvrdila, že podmienku ministerstva dopravy, podľa ktorej je zváženie takejto žiadosti o vyňatie z pôsobnosti protimonopolných požiadaviek alebo o predĺženie platnosti takéhoto vyňatia zo strany zahraničných leteckých spoločností podmienené existenciou zmluvy o otvorenom nebi medzi Spojenými štátmi a domovskou krajinou alebo krajinami žiadajúcej zahraničnej leteckej spoločnosti alebo spoločností, v prípade leteckých spoločností Spoločenstva splní Dohoda o leteckej doprave medzi USA a EÚ, či už vykonávaná podľa článku 25, alebo po nadobudnutí platnosti podľa článku 26. Toto uistenie neplatí pre žiadateľov z Írska, pokiaľ sa neskončí platnosť oddielu 4 prílohy 1.
49. Delegácia USA v odpovedi na otázku delegácie EÚ uviedla, že platnosť všetkých predpisov MD o počítačových rezervačných systémov („PRS“ alebo „systémy“) sa skončila 31. júla 2004. MD si však ponecháva právomoc zakazovať nespravodlivé a podvodné praktiky a nespravodlivé spôsoby hospodárskej súťaže v sektore leteckej dopravy alebo distribúcie leteckej dopravy a môže túto právomoc využiť na riešenie zjavných protikonkurenčných praktík používaných v systéme predaja služieb leteckej dopravy. Právomoc zaoberať sa sťažnosťami tvrdiacimi, že určitý systém sa podieľa na správaní, ktoré porušuje protimonopolné zákony, má navyše aj ministerstvo spravodlivosti a Federálna obchodná komisia.
50. Pokiaľ ide o článok 25, delegácia EÚ vysvetlila, že v niektorých členských štátoch musia v súlade s ich ústavnými požiadavkami predbežné vykonávanie najprv schváliť ich parlamenty.
51. Obe delegácie potvrdili, že v prípade, že sa jedna zo strán rozhodne ukončiť predbežné vykonávanie dohody podľa článku 25 ods. 2, dojednania oddielu 4 prílohy 1 dohody sa môžu ďalej vykonávať, ak sa na tom strany dohodnú.
52. Pokiaľ ide o článok 26, delegácia EÚ vysvetlila, že v niektorých členských štátoch zahŕňajú postupy v uvedenom článku aj ratifikáciu.
53. Delegácia EÚ v odpovedi na otázku delegácie USA týkajúcu sa obmedzení vyplývajúcich zo zvyškových prvkov dohôd o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi potvrdila, že žiadne takéto obmedzenia s vplyvom na možnosť leteckých spoločností USA a Spoločenstva vykonávať práva podľa tejto dohody sa viac nebudú uplatňovať.
54. Obe delegácie zdôraznili, že žiadna časť tejto dohody nemá vplyv na ich právne a politické stanoviská týkajúce sa rozličných environmentálnych otázok súvisiacich s leteckou dopravou.
55. Obe delegácie uviedli, že ani jedna z nich nepoužije túto dohodu ani žiadnu jej časť ako základ pre oponovanie zvažovania alternatívnych politík týkajúcich sa ktorejkoľvek záležitosti upravenej zmluvou v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.
56. Všetky dohody o leteckých službách medzi Spojenými štátmi a ktorýmkoľvek členským štátom, ktorých vykonateľnosť bola v čase podpisu tejto dohody otázna, sa nezaradili do zoznamu v oddiele 1 prílohy 1 k tejto dohode. Úmyslom delegácií však je, aby Spojené štáty a takýto členský štát alebo štáty túto dohodu predbežne vykonávali podľa ustanovení jej článku 25.

*Za delegáciu Európskeho spoločenstva
a jeho členských štátov*

Daniel CALLEJA

*Za delegáciu Spojených
štátov amerických*

John BYERLY

Písomné vyhlásenie, ktoré predloží Spojeným štátom americkým predsedníctvo pri podpise v mene ES a jeho členských štátov

Táto dohoda sa bude vykonávať predbežne, pokiaľ nenadobudne platnosť, v dobrej viere a v súlade s ustanoveniami platného vnútroštátneho práva.
