

LUFTFARTSAVTAL

AMERIKAS FÖRENTA STATER (nedan kallade "Förenta staterna"), å ena sidan,

och

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

KONUNGARIKET DANMARK,

REPUBLIKEN ESTLAND,

REPUBLIKEN FINLAND,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRIANNIEN OCH NORDIRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

KONUNGARIKET SPANIEN,

KONUNGARIKET SVERIGE,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN UNGERN,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

alla parter i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kallade "medlemsstaterna"),

och EUROPEISKA GEMENSKAPEN, å andra sidan,

SOM ÖNSKAR främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med en minimal statlig inblandning och minimal reglering,

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, inbegripet genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

SOM ÖNSKAR ge lufttrafikföretagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten konkurrenskraftiga priser och tjänster på öppna marknader,

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, skall gynnas av ett liberaliserat avtal,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga luftfartsskydd och flygsäkerhet för de internationella lufttransporterna och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM BEAKTAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM KONSTATERAR att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999,

SOM TÄNKER bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningen på båda sidor av Atlanten,

SOM INSER betydelsen av att ge sina lufttrafikföretag ett förbättrat tillträde till globala kapitalmarknader för att stärka konkurrensen och främja målen i detta avtal,

SOM AVSER att bli en global förebild genom att främja liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

3. *konventionen*: konvention angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inte annat anges:

1. *avtalet*: detta avtal och dess bilagor och tillägg med ändringar.

2. *lufttransport*: transport av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg mot ersättning.

- a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Förenta staterna och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om,

- b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Förenta staterna och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.

4. *full kostnad*: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.
5. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.
6. *part*: Förenta staterna eller Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater.
7. *pris*: biljettpreis, taxa eller avgift för lufttransport av passagerare, bagage och/eller gods utom post, inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport för vilken lufttrafikföretaget eller dess ombud tar ut avgift, och villkoren för dem.
8. *landning för andra ändamål än trafikändamål*: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post.
9. *territorium*: i fråga om Förenta staterna avser territorium Förenta staternas land- och sjöterritorium; i fråga om Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater avser territorium det land- och sjöterritorium på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget och i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba i september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats.
10. *brukaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

Artikel 2

Rättvisa och lika möjligheter

Vardera parten skall bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parter lufttrafikföretag att konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av detta avtal.

Artikel 3

Trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter för bedrivande av internationell lufttransport av dess lufttrafikföretag:
 - a) Att flyga över dess territorium utan att landa.
 - b) Att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.
 - c) Att bedriva internationell lufttransport mellan punkter på följande flyglinjer:
 - i) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: från punkter bortom Förenta staterna via Förenta staterna och mellanliggande punkter till punkter i eller bortom medlemsstaterna. För rena frakttjänster: mellan en medlemsstat och en eller flera punkter (inbegripet i andra medlemsstater).
 - ii) I fråga om Europeiska gemenskapens och dess medlemsstaters lufttrafikföretag (nedan kallade "gemenskapens lufttrafikföretag"): från punkter bortom medlemsstaterna via medlemsstaterna och mellanliggande punkter till en eller flera punkter i eller bortom Förenta staterna. För rena frakttjänster: mellan Förenta staterna och en eller flera punkter i eller utanför Förenta staterna och för kombinerade tjänster mellan punkter i Förenta staterna och en eller flera punkter i någon stat som är medlem i det gemensamma europeiska luft- rummet (nedan kallat "ECAA") från och med dagen för detta avtals undertecknande.
 - d) Andra rättigheter enligt detta avtal.
2. Varje lufttrafikföretag får
 - a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
 - b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,
 - c) trafikera bakom-, mellan- och bortomliggande punkter och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,
 - d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
 - e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,

- f) trafikera punkter bortom varje punkt inom dess territorium med eller utan byte av luftfartyg eller linjenummer, och erbjuda och annonsera om sådana tjänster till allmänheten såsom genomgående tjänster,
- g) göra uppehåll på punkter inom eller utanför parternas territorium,
- h) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium,
- i) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av den trafikrätt som följer av detta avtal.

3. Bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel skall gälla på följande villkor:

- a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: för transporter som ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna, med undantag för rena frakttjänster.
- b) I fråga om EG-lufttrafikföretag: för transporter som ingår i tjänster som betjänar en medlemsstat från och med dagen för detta avtals undertecknande, med undantag för i) rena frakttjänster och för ii) kombinerade tjänster mellan Förenta staterna och en stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet.

4. Vardera parten skall tillåta varje lufttrafikföretag att på grundval av affärsmässiga överväganden bestämma turtäthet och kapacitet för de internationella lufttransporter det erbjuder. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, eller ålägga den andra partens lufttrafikföretag att lämna in trafik- eller chartertrafikprogram eller verksamhetsplaner, annat än i den mån som föranleds av tekniska skäl eller tull-, drifts- eller miljörelaterade (i enlighet med artikel 15) skäl, vilket i så fall skall ske på likvärdiga villkor i enlighet med artikel 15 i konventionen.

5. Alla lufttrafikföretag får bedriva internationell lufttransport utan inskränkning i rätten att när som helst ändra det antal eller den typ av luftfartyg som ingår i verksamheten; detta gäller för a) amerikanska lufttrafikföretag, för transporter som ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna, med undantag för rena frakttjänster, och för b) EG-lufttrafikföretag, för transporter som ingår i tjänster som betjänar en medlemsstat från och med dagen för detta avtals undertecknande, med undantag för i) rena frakttjänster och för ii) kombinerade tjänster mellan Förenta staterna och en medlem i det gemensamma europeiska luftrummet.

6. Ingenting i detta avtal skall anses medföra rätt för

- a) amerikanska lufttrafikföretag att inom en medlemsstats territorium ta ombord passagerare, bagage, gods eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom medlemsstatens territorium,
- b) EG-lufttrafikföretag att inom Förenta staternas territorium ta ombord passagerare, bagage, gods eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Förenta staternas territorium.

7. Tillträde för EG-lufttrafikföretag till den upphandling av transporter som görs av Förenta staternas regering skall regleras av bilaga 3.

Artikel 4

Tillstånd

Parterna skall med kortast möjliga handläggningstid bevilja korrekt gjorda ansökningar från den andra partens lufttrafikföretag om trafiktillstånd och tekniska tillstånd om följande villkor är uppfyllda:

- a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: lufttrafikföretaget skall till en betydande del ägas och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i Förenta staterna, av amerikanska medborgare, eller båda, och det skall ha de licenser som krävs för att betraktas som ett amerikanskt lufttrafikföretag och skall ha sin huvudsakliga verksamhet inom Förenta staternas territorium.
- b) I fråga om EG-lufttrafikföretag: lufttrafikföretaget skall till en betydande del ägas och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i en eller flera medlemsstater eller av medborgare i en eller flera medlemsstater, eller båda, och det skall ha de licenser som krävs för att betraktas som ett EG-lufttrafikföretag och skall ha sin huvudsakliga verksamhet inom Europeiska gemenskapens territorium.
- c) Lufttrafikföretaget skall ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.
- d) Bestämmelserna i artiklarna 8 (Luftfartssäkerhet) och 9 (Luftfartsskydd) skall upprätthållas och tillämpas.

Artikel 5

Återkallande av tillstånd

1. Vardera parten får återkalla, upphäva eller begränsa trafik-tillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:

- a) I fråga om amerikanska lufttrafikföretag: om lufttrafikföretaget inte till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i Förenta staterna eller av amerikanska medborgare, eller båda, och lufttrafikföretaget inte har de licenser som krävs för att betraktas som ett amerikanskt lufttrafikföretag och inte har sin huvudsakliga verksamhet inom Förenta staternas territorium.
- b) I fråga om EG-lufttrafikföretag: om lufttrafikföretaget inte till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i en eller flera medlemsstater eller av medborgare i en eller flera medlemsstater, eller båda, och det inte har de licenser som krävs för att betraktas som ett EG-lufttrafikföretag eller inte har sin huvudsakliga verksamhet inom Europeiska gemenskapens territorium.
- c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 7 (Tillämplig lagstiftning) i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c får parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra parten.

3. Denna artikel begränsar inte parternas rätt att i enlighet med artiklarna 8 (Luftfartssäkerhet) och 9 (Luftfartsskydd) hålla inne, återkalla, begränsa eller ställa upp villkor för trafik-tillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag.

Artikel 6

Ytterligare frågeställningar avseende ägande, investeringar och kontroll

Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, skall parterna genomföra bestämmelserna i bilaga 4 i sina beslut i enlighet med sina respektive lagar och andra förordningar avseende ägande, investeringar och kontroll.

Artikel 7

Tillämplig lagstiftning

1. En parts lagar och andra författningar om inresa i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell luftfart, eller om drift och manövrering av luftfartyg inom det

territoriet, skall tillämpas på den andra partens luftfartyg och iaktas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom förstnämnda parts territorium.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller last skall vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iakttas de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts in- och avresa med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 8

Luftfartssäkerhet

1. När det gäller lufttransport enligt detta avtal skall parternas ansvariga myndigheter erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av den andra partens ansvariga myndighet, under förutsättning att handlingarna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får emellertid de ansvariga myndigheterna vägra att erkänna luftfartscertifikat och licenser utfärdade för dess egna medborgare av den andra partens ansvariga myndigheter.

2. En parts ansvariga myndigheter får begära samråd med andra ansvariga myndigheter om de säkerhetsnormer dessa myndigheter upprätthåller i fråga om de luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och lufttrafikföretag som står under dessa myndigheters tillsyn. Samrådet skall äga rum inom 45 dagar från begäran, om inte annat avtalas. Om de ansvariga myndigheterna efter samrådet finner att dessa andra myndigheter inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom dessa områden som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen, skall de underrätta dessa andra myndigheter om vad de funnit och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer; dessa andra myndigheter skall göra nödvändiga rättelser. Om dessa andra myndigheter inte gör rättelserna inom en skälig tid förbehåller sig de ansvariga myndigheter som påtalat problemet rätten att hålla inne, återkalla eller begränsa villkor för trafik-tillstånd och tekniska tillstånd för de lufttrafikföretag som står under dessa andra myndigheters tillsyn, och att vidta de omedelbara åtgärder mot dessa lufttrafikföretag som är nödvändiga för att förhindra sådana ytterligare åsidosättanden av skyldigheten att upprätthålla och tillämpa säkerhetsnormerna och säkerhetskraven som ger upphov till ett omedelbart hot mot luftfartssäkerheten.

3. Varje begäran eller underrättelse som görs enligt denna artikel skall samtidigt skickas till Europeiska kommissionen.

4. Ingenting i denna artikel skall hindra parternas ansvariga myndigheter från att diskutera säkerhetsfrågor, inbegripet om rutinmässig tillämpning av säkerhetsnormer och säkerhetskrav eller om nödsituationer som kan komma att aktualiseras.

Artikel 9

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt att deras skyldighet att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt skall parterna särskilt handla i överensstämmelse med följande avtal: konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 samt protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988.

2. Parterna skall på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera hot mot det civila luftfartsskyddet, inbegripet att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning samt för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar.

3. Parterna skall sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och den tillämpliga rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till konventionen. Båda parter skall ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Parterna skall se till att verkningsfulla åtgärder anpassade till det ökade hotet mot den civila luftfarten vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning och inspektera bagage, handbagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna

är överens om att den andra partens bestämmelser om luftfartsskydd vid utresa från och vistelse inom dess territorium måste följas. Parterna skall ge en välvillig behandling av den andra partens begäran om särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium. Om möjligt skall parten därvid beakta de skyddsåtgärder som den andra parten redan tillämpar och de synpunkter som den andra parten lämnar. Parterna erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet.

6. Parterna får vidta nödatgärder, inbegripet ändringar, för att bemöta ett bestämt hot mot luftfartsskyddet. Den andra partens ansvariga myndigheter skall omedelbart underrättas om sådana åtgärder.

7. Parterna understryker hur viktigt det är att arbeta för förenliga rutiner och normer som ett sätt att förbättra lufttransport-skyddet och minimera regleringsmässiga skillnader. I detta syfte skall parterna till fullo utnyttja och vidareutveckla befintliga kanaler för diskussioner om befintliga och föreslagna skyddsåtgärder. Parterna förväntar sig att bland annat följande tas upp för diskussion: nya skyddsåtgärder som den ena parten har föreslagit eller överväger, inbegripet revidering av skyddsåtgärder föranledda av förändrade omständigheter; åtgärder som den ena parten har föreslagit för att bemöta den andra partens skyddskrav, möjligheter till en snabbare anpassning till normer för luftfartsskyddsåtgärder, huruvida den ena partens krav är förenliga med den andra partens lagstiftningsskyldigheter. Diskussionerna bör främja tidiga underrättelser om och diskussioner i förväg av nya skyddsinitiativ och skyddskrav.

8. Parterna bekräftar att de vid övervägandet av skyddsåtgärder skall utvärdera eventuella negativa konsekvenser för de internationella lufttransporterna och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta skyddsproblemen; detta inskränker dock inte tillämpningen av omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet.

9. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den partens ansvariga myndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens ansvariga myndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran får trafikstillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta interimåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

11. Utöver den bedömning av om flygplatser uppfyller de luftfartsskyddsnormer och rutiner som avses i punkt 3 får en part begära att den andra parten skall samarbeta vid en bedömning av om vissa bestämda skyddsåtgärder som den andra parten har vidtagit uppfyller den begärande partens krav. Parternas ansvariga myndigheter skall i förväg samordna de flygplatser som skall bedömas och tidpunkten för bedömningen, och bestämma hur bedömningens resultat skall hanteras. Med beaktande av bedömningens resultat får den begärande parten besluta att de skyddsåtgärder som används inom den andra partens territorium är likvärdiga, och att överföring av passagerare, bagage och/eller gods kan undantas från genomlysning inom den begärande partens territorium. Den andra parten skall delges beslutet.

Artikel 10

Kommersiella möjligheter

1. Båda parter lufttrafikföretag skall ha rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

2. Båda parter lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra partens territorium ta in och upprätthålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning.

3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan skall alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om mark-tjänster på den andra partens territorium välja mellan

i) att utföra sina egna mark-tjänster (self-handling),

eller

ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra mark-tjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) De rättigheter som anges i led a i och ii ovan får inskränkas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitetstillgången i det särskilda fallet är begränsad av hänsyn till flygplatsens säkerhet. Om sådana hänsyn utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen mark-tjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan mark-tjänstleverantörerna, skall alla mark-tjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna skall prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skäligen avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

4. Båda parter lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsagenter eller andra ombud utsedda av lufttrafikföretaget. Lufttrafikföretagen skall ha rätt att sälja – och alla skall ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

5. Alla lufttrafikföretag skall ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter som överstiger lokalt utbetalda belopp, och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring skall medges omedelbart och utan inskränkning eller beskattning till den växelkurs för löpande transfereringar som gäller den dag då företaget lämnade in den ursprungliga begäran om överföring.

6. Båda parter lufttrafikföretag skall tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, i den andra partens territorium i lokal valuta. Båda parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter i den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbeteckningar, med

a) den andra partens lufttrafikföretag,

b) tredjeländers lufttrafikföretag,

c) tillhandahållare av land- eller sjötransport, oavsett land,

under förutsättning att i) alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet, och ii) det avtalet uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar i fråga om bedrivande och erbjudande av internationell lufttransport.

8. Båda parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om franchising eller varumärken med något av parternas eller tredjeländers företag, inklusive lufttrafikföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra förordningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Bilaga 5 skall tillämpas på sådana avtal.

9. Båda parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med besättning för internationell lufttransport med

- a) den andra partens lufttrafikföretag,
- b) tredjeländers lufttrafikföretag,

under förutsättning att alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal. Parterna får inte begära att det lufttrafikföretag som tillhandahåller luftfartyget skall ha trafikrättigheter enligt detta avtal för de flyglinjer som luftfartyget skall trafikera.

10. Båda parternas lufttrafik- och fraktföretag skall tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och sjötransport sätt för godstransport till och från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtulats eller hänförs till något tullförfarande; detta skall gälla utan hinder av någon bestämmelse i denna överenskommelse. Sådant gods skall, oavsett om det fraktas till lands eller sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befaktaren inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 11

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium skall luftfartyget på reciprocitetsbasis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella myndigheter eller Europeiska gemenskapen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmaterial, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande skall på reciprocitetsbasis vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

- a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skäligen mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
- b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.
- c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmaterial som förs in på eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
- d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 skall stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

4. Befrielse enligt denna artikel skall också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2.

5. Ingenting i detta avtal skall hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

6. Om två eller flera medlemsstater överväger att från skattebefrielsen enligt artikel 14 b i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 undanta bränsle som levereras inom dess territorium till luftfartyg som tillhör amerikanska lufttrafikföretag för trafik mellan medlemsstater som har gjort undantaget, skall den gemensamma kommittén pröva frågan i enlighet med artikel 18.4 e.

7. En part får på sina lufttrafikföretags vägnar begära hjälp från den andra parten för att på de villkor som anges i denna artikel befrias från tullar, skatter och avgifter som centrala eller lokala förvaltningar eller myndigheter tar ut på de varor som avses i punkterna 1 och 2 samt från genomströmningsavgifter för bränsle eller flygbränsle; detta gäller dock inte i den mån avgiften motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten. Den part som får en sådan begäran skall informera förvaltningen eller myndigheten om den andra partens synpunkter, och uppmana förvaltningen eller myndigheten att överväga synpunkterna på lämpligt sätt.

Artikel 12

Brukaravgifter

1. Brukaravgifter som behöriga myndigheter och organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag skall vara rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Villkoren för brukaravgifterna för den andra partens lufttrafikföretag skall vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

2. De brukaravgifter som behöriga myndigheter eller organ tar ut av den andra partens lufttrafikföretag får avspegla men inte överstiga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skäligen avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster skall tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.

3. Båda parter skall uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och skall uppmuntra dessa att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2. Båda parter skall uppmuntra de myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att de får en möjlighet att yttra sig innan ändringarna görs.

4. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 19 skall en part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

Artikel 13

Prissättning

1. Lufttransporttjänster som omfattas av detta avtal skall kunna prissättas fritt, utan krav på godkännande eller anmälan.

2. Utan hinder av punkt 1 gäller följande:

a) Priser som amerikanska lufttrafikföretag tar ut eller tänker ta ut för internationell lufttransport mellan en punkt i en medlemsstat och en punkt i en annan medlemsstat skall vara förenliga med artikel 1.3 i rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 eller en förordning som ersätter den förordningen och som inte är mer restriktiv än den.

b) Vid tillämpningen av denna punkt skall parternas lufttrafikföretag på begäran ge parternas ansvariga myndigheter omedelbar tillgång till information om tidigare, nuvarande och föreslagna priser, på ett sätt och i ett format som är godtagbart för myndigheterna.

Artikel 14

Statliga subventioner och stöd

1. Parterna inser att statliga subventioner och stöd kan inskränka lufttrafikföretagens möjligheter att på rättvisa och lika villkor konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av detta avtal.

2. En part, som tror att den andra parten ger eller överväger att ge sina lufttrafikföretag statliga subventioner eller stöd som inskränker eller kan inskränka möjligheterna för förstnämnda parts lufttrafikföretag att konkurrera på rättvisa och lika villkor, får göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 18 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens synpunkter är välgrundade, utarbeta lämpliga varsåtgärder.

3. En part får kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, om den tror att organet ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få de skadliga effekter för konkurrensen som avses i punkt 2. Parten skall i så fall omedelbart kontakta den andra parten på diplomatisk väg. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder.

4. Frågor som väcks enligt denna artikel kan t.ex. gälla kapitaltillskott, korssubventionering, stöd eller garantier från ett statligt organ, ett statligt organs ägande, eller skatteförmåner eller skattefrihet beviljade av ett statligt organ.

Artikel 15

Miljöskydd

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik. Parterna inser att kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder måste beaktas noga vid utarbetandet av en internationell luftfartspolitik.

2. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder bör parterna göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna.

3. Miljöskyddsåtgärder skall, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de luftfartsrelaterade miljönormer som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen i bilagor till konventionen. Parterna skall tillämpa alla miljöskyddsåtgärder som påverkar luftfart enligt detta avtal i enlighet med artikel 2 och artikel 3.4.

4. En part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd kan inverka på tillämpningen eller genomförandet av detta avtal får begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 18 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens synpunkter är välgrundade, utarbeta lämpliga svarsåtgärder.

Artikel 16

Konsumentskydd

Parterna bekräftar vikten av att skydda konsumenterna, och båda parter får begära att gemensamma kommittén sammanträder för att diskutera konsumentskyddsfrågor som den part som begär sammanträdet anser vara viktiga.

Artikel 17

Datoriserade bokningssystem

1. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium skall ha rätt att ta in sina system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av rese-relaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.

2. En part får inom sitt territorium inte ställa högre krav eller medge att högre krav ställs på den andra partens än dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation (inbegripet redigerings- och presentationsparametrar), drift, rutiner, försäljning eller ägande.

3. Ägare och operatörer av datoriserade bokningssystem från den ena parten som uppfyller relevanta krav i den andra partens lagstiftning skall ha samma möjligheter att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som den partens ägare och operatörer.

Artikel 18

Gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté bestående av parternas företrädare skall sammanträda minst en gång om året för att samråda i frågor som rör detta avtal och granska dess tillämpning.

2. En part får begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. I fråga om artikel 20 och bilaga 2 får gemensamma kommittén emellertid bara pröva frågor som rör en deltagares vägran att fullgöra åtaganden eller konkurrensbesluts inverkan på avtalets tillämpning. Sammanträdet skall hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat avtalas, senast 60 dagar efter det att begäran togs emot.

3. Gemensamma kommittén skall granska den övergripande tillämpningen av avtalet, inbegripet hur eventuella brister i den luftfartsrelaterade infrastrukturen begränsar de friheter som anges i artikel 3, effekten av skyddsåtgärder enligt artikel 9, hur konkurrensförhållandena påverkas (även i fråga om datoriserade bokningssystem) och avtalets arbetsmarknadspolitiska konsekvenser; första granskningen skall göras senast vid kommitténs första årliga möte, och därefter skall granskningar göras vid lämpliga tillfällen.

4. Gemensamma kommittén skall bygga upp ett samarbete genom att

- a) främja diskussioner på expertnivå om nya initiativ och ny utveckling på lagstiftnings- eller regleringsområdet om bl.a. luftfartsskydd, säkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,
- b) överväga de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,
- c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,
- d) föra ett register över frågor om statliga subventioner eller stöd som någon av parterna har väckt i kommittén,
- e) i samförstånd besluta i frågor som gäller tillämpningen av artikel 11.6,
- f) inom ett år med provisorisk tillämpning utveckla metoder för beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap för att uppnå ömsesidigt erkännande av sådana beslut,
- g) utveckla en gemensam syn på de kriterier som parterna använder för att fatta sina beslut när det gäller kontroll av lufttrafikföretagen, såvida de är förenliga med sekretesskraven,
- h) när så är lämpligt uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelserna med tredjeländer, inklusive överväganden om man skall inta en gemensam hållning,
- i) i samförstånd fatta de beslut som avses i artikel 1.3 i bilaga 4 och artikel 2.3 i bilaga 4.

5. Parterna har som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka detta avtal till att även gälla tredjeländer. Gemensamma kommittén skall i detta syfte arbeta med att ta fram ett förslag som omfattar de villkor och förfaranden, inklusive alla nödvändiga ändringar av detta avtal, som skulle krävas för att tredjeländer skall kunna ansluta sig till detta avtal.

6. Gemensamma kommitténs skall komma fram till sina beslut i samförstånd.

Artikel 19

Skiljeförfarande

1. Om en tvist om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal inte kan lösas av gemensamma kommittén, kan parterna komma överens om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ; detta gäller dock inte frågor som avser artikel 20 eller bilaga 2. Om parterna inte kommer överens om detta skall tvisten på en parts begäran hänskjutas till skiljeförfarande i enlighet med vad som anges nedan.

2. Om inte parterna kommer överens om annat skall skiljedomstolen bestå av tre skiljemän enligt följande:

a) Parterna skall utse var sin skiljeman inom 20 dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. När skiljemännen har utsetts skall dessa inom 45 dagar tillsammans utse en tredje skiljeman, som också skall vara skiljedomstolens ordförande.

b) Om någon av parterna inte utser någon skiljeman, eller om någon tredje skiljeman inte utses i enlighet med led a i denna punkt, får någon av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningarna inom 30 dagar efter det att begäran togs emot. Om ordföranden är medborgare i Förenta staterna eller en medlemsstat skall utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

3. Om man inte kommer överens om annat skall skiljedomstolen fastställa gränserna för sin jurisdiktion i enlighet med detta avtal och fastställa sin egen arbetsordning. När skiljedomstolen är inrättad får den på den ena partens begäran be den andra parten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på domstolens slutgiltiga avgörande. Inom 15 dagar efter det att inrättandet av domstolen är fullbordat skall, på skiljedomstolens initiativ eller på en parts begäran, ett möte hållas där domstolen i detalj skall avgöra vilka frågor som skall bli föremål för skiljeförfarandet, och vilket förfarande som skall följas.

4. Om man inte kommer överens om annat och om skiljedomstolen inte anger något annat gäller följande:

a) Käromålet skall lämnas in inom 30 dagar efter det att inrättandet av skiljedomstolen är fullbordat, och svaromålet skall lämnas in 40 dagar därefter. Kärandens genmäle skall lämnas in inom 15 dagar efter det att svaromålet lämnades in. Svarandens genmäle skall lämnas in 15 dagar därefter.

b) Skiljedomstolen skall höra parterna muntligen om en part begär det eller på eget initiativ; detta skall dock ske inom 15 dagar efter det att det sista genmälet lämnades in.

5. Skiljedomstolen skall sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom 30 dagar efter det att parterna hördes muntligen eller det sista genmälet lämnades in. Skiljedomstolen fastställer sitt avgörande med majoritet.

6. Parterna får begära förtydligande av avgörandet inom 10 dagar; om ett förtydligande utfärdas skall det ske inom 15 dagar efter begäran.

7. Om skiljedomstolen kommer fram till att någon av parterna har brutit mot detta avtal, och denna part inte rättar sig efter domstolens beslut och hädanefter följer avtalet eller inte kan enas med den andra parten om en lösning som båda parter kan acceptera inom 40 dagar efter det att domstolens beslut meddelades, får den andra parten neka parten jämförbara avtalsenliga förmåner tills parterna har enats om hur tvisten skall lösas. Denna punkt skall inte på något sätt begränsa parternas rätt att vidta proportionerliga åtgärder enligt internationell rätt.

8. Domstolens utgifter, inbegripet skiljemännens arvoden och utgifter, skall delas lika mellan parterna. Alla utgifter som ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd, eller någon vice ordförande i det rådet, ådrar sig i samband med de förfaranden som avses i punkt 2 b i denna artikel, skall anses utgöra en del av domstolens utgifter.

Artikel 20

Konkurrens

1. Parterna konstaterar att konkurrens mellan lufttrafikföretag på den transatlantiska marknaden är viktig för att främja målen för detta avtal, och bekräftar att de använder sina respektive konkurrenssystem för att skydda och främja konkurrensen som helhet – inte bara enskilda aktörer på marknaden.

2. Parterna konstaterar att det i fråga om tillämpningen av parternas respektive konkurrenssystem på internationell luftfart kan uppstå skillnader som påverkar den transatlantiska marknaden, och att konkurrensen mellan lufttrafikföretag på den marknaden skulle kunna främjas genom en minimering av dessa skillnader.

3. Parterna konstaterar att samarbetet mellan deras respektive konkurrensmyndigheter är ägnat att främja konkurrens på marknaderna och att det skulle kunna främja en sinsemellan förenlig reglering och minimera skillnaderna i tillvägagångssätt för parternas respektive granskningar i konkurrenshänseende av avtal mellan lufttrafikföretag. Därför skall parterna främja detta samarbete så långt möjligt, med beaktande av myndigheternas olika ansvarsområden, behörigheter och förfaranden, i enlighet med bilaga 2.

4. Gemensamma kommittén skall årligen informeras om resultatet av samarbetet enligt bilaga 2.

Artikel 21

Andra etappen av förhandlingarna

1. Parterna har som gemensamt mål att fortsätta arbetet med att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningsgrupperna på båda sidor av Atlanten, inklusive att främja investeringar för att bättre avspegla de verkliga förhållanden som råder för den globala flygindustrin, stärka det transatlantiska lufttransportsystemet och inrätta en ram som skall uppmuntra andra länder att öppna sina egna luftfartsmarknader. Parterna skall inleda förhandlingar senast 60 dagar efter det datum då avtalet börjar tillämpas provisoriskt, med syftet att snabbt utveckla nästa etapp.

2. Därför skall agendan för den andra etappen av förhandlingarna inkludera följande punkter av primärt intresse för den ena eller båda parterna:

- a) Ytterligare liberalisering av trafikrättigheter.
- b) Ökade möjligheter till utländska investeringar.
- c) Effekterna av miljöåtgärder och begränsningar i infrastrukturen på utövandet av trafikrättigheter.
- d) Ökat tillträde till offentligt finansierade lufttransporter.
- e) Tillhandahållande av luftfartyg med besättning.

3. Parterna skall se över sina framsteg gentemot ett avtal om den andra etappen senast 18 månader efter den dag då förhandlingarna skall inledas enligt punkt 1. Om parterna inte nått fram till något avtal om den andra etappen inom 12 månader efter det att översynen inletts, förbehåller sig vardera parten rätten att därefter tillfälligt upphäva rättigheter enligt detta avtal. Ett sådant tillfälligt upphävande skall inte få verkan före början av IATA:s (International Air Transport Association) trafiksäsong, som inleds tidigast 12 månader efter tidpunkten för underrättelsen om tillfälligt upphävande.

Artikel 22

Förhållande till andra överenskommelser

1. Tillämpningen av de bilaterala överenskommelser som anges i avsnitt 1 i bilaga 1 skall avbrytas tillfälligt under den provisoriska tillämpningen enligt artikel 25 i detta avtal, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1.

2. Efter ikraftträdandet enligt artikel 26 i detta avtal skall avtalet ersätta de bilaterala överenskommelser som anges i avsnitt 1 i bilaga 1, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1.

3. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, eller godkänner ett av Internationella civila luftfartsorganisationen eller någon annan internationell organisation antaget beslut som behandlar sådana frågor, skall de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida det här avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Artikel 23

Avtalets uppsägning och upphörande

En part får när som helst säga upp avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten om detta via diplomatiska kanaler. Underrättelsen skall samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet skall upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

Artikel 24

Registrering hos ICAO

Detta avtal och ändringar av det skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 25

Provisorisk tillämpning

Följande gäller tills avtalet träder i kraft i enlighet med artikel 26:

1. Parterna är överens om att tillämpa detta avtal från och med den 30 mars 2008.
2. Endera parten får när som helst säga upp tillämpningen av avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg. I så fall skall tillämpningen upphöra vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

Artikel 26

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla erforderliga förfaranden för avtalets ikraftträdande har slutförts. I denna utväxling skall Förenta staterna tillställa Europeiska gemenskapen den diplomatiska noten till Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och Europeiska gemenskapen skall tillställa Förenta staterna den eller de diplomatiska noterna från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Den eller de diplomatiska noterna från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater skall innehålla meddelanden från varje medlemsstat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för ikraftträdande av detta avtal har slutförts.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

UTFÄRDAT i Bryssel den tjugofemte april 2007 och i Washington den trettonde april 2007, i två exemplar.

За Република България



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



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

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

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

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

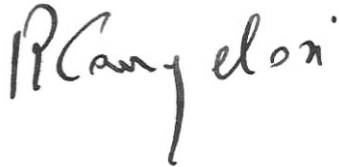
Pour la République française



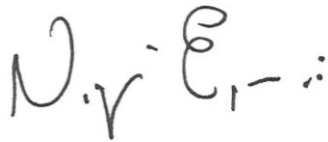
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



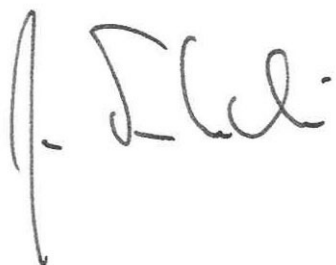
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



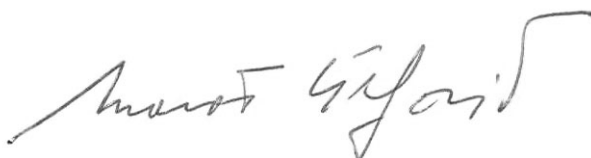
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



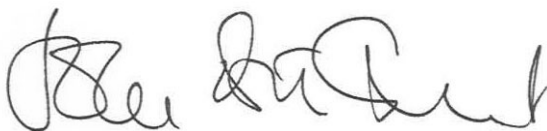
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



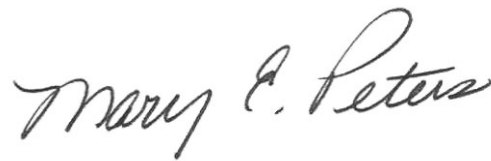
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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




For the United States of America

BILAGA 1

Avsnitt 1

I enlighet med artikel 22 i detta avtal skall följande bilaterala överenskommelser mellan Förenta staterna och medlemsstaterna tillfälligt upphävas eller ersättas av detta avtal:

a) Republiken Österrike: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Wien den 16 mars 1989; ändrad den 14 juni 1995.

b) Konungariket Belgien: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 23 oktober 1980; ändrad den 22 september och den 12 november 1986; ändrad den 5 november 1993 och den 12 januari 1994.

(överenskommelse om ändringar den 5 september 1995 (provisoriskt tillämpade).)

c) Republiken Bulgarien: Överenskommelse om säkerhet inom civil luftfart, undertecknad i Sofia den 24 april 1991.

d) Republiken Tjeckien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Prag den 10 september 1996; ändrad den 4 juni 2001 och den 14 februari 2002.

e) Konungariket Danmark: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 16 december 1944; ändrad den 6 augusti 1954; ändrad den 16 juni 1995.

f) Republiken Finland: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Helsingfors den 29 mars 1949; tillhörande protokoll undertecknat den 12 maj 1980; överenskommelse om ändring av 1949 års överenskommelse och 1980 års protokoll ingicks den 9 juni 1995.

g) Republiken Frankrike: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 18 juni 1998; ändrad den 10 oktober 2000; ändrad den 22 januari 2002.

h) Förbundsrepubliken Tyskland: Överenskommelse om lufttrafik samt notväxling, undertecknad i Washington den 7 juli 1955; ändrad den 25 april 1989.

(Tillhörande protokoll ingicks den 1 november 1978; tillhörande överenskommelse ingicks den 24 maj 1994; protokoll om ändring av 1955 års överenskommelse ingicks den 23 maj 1996; överenskommelse om ändring av 1996 års protokoll ingicks den 10 oktober 2000 (samtliga tillämpas provisoriskt).)

i) Republiken Grekland: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Aten den 31 juli 1991; förlängd till den 31 juli 2007 genom notväxling den 22 och 28 juni 2006.

j) Republiken Ungern: Överenskommelse om lufttrafik samt samförståndsavtal, undertecknade i Budapest den 12 juli 1989; förlängda till den 12 juli 2007 genom notväxling den 11 och 20 juli 2006.

k) Irland: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 3 februari 1945; ändrad den 25 januari 1988 och den 29 september 1989; ändrad den 25 juli och den 6 september 1990.

(Samförståndsavtal, undertecknat i Washington den 28 oktober 1993 (provisoriskt tillämpat).)

l) Republiken Italien: Överenskommelse om lufttrafik, med samförståndsavtal och notväxling, undertecknade i Rom den 22 juni 1970; ändrade den 25 oktober 1988; tillhörande samförståndsavtal undertecknat den 27 september 1990; ändring av 1970 års överenskommelse och 1990 års samförståndsavtal fastställdes den 22 november och den 23 december 1991; ändring av 1970 års överenskommelse och 1990 års samförståndsavtal fastställdes den 30 maj och den 21 oktober 1997; tilläggsöverenskommelser till 1970 års överenskommelse ingicks den 30 december 1998 och den 2 februari 1999.

(Protokoll om ändring av 1970 års överenskommelse ingicks den 6 december 1999 (provisoriskt tillämpat).)

m) Storhertigdömet Luxemburg: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Luxemburg den 19 augusti 1986; ändrad den 6 juni 1995; ändrad den 13 juli och den 21 juli 1998.

n) Malta: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 12 oktober 2000.

- o) Konungariket Nederländerna: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 3 april 1957; protokoll om ändring av 1957 års överenskommelse ingicks den 31 mars 1978; ändring av 1978 års protokoll fastställdes den 11 juni 1986; ändring av 1957 års överenskommelse fastställdes den 13 oktober och den 22 december 1987; ändring av 1957 års överenskommelse fastställdes den 29 januari och den 13 mars 1992; ändring av 1957 års överenskommelse och 1978 års protokoll fastställdes den 14 oktober 1992.
- p) Republiken Polen: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Warszawa den 16 juni 2001.
- q) Republiken Portugal: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Lissabon den 30 maj 2000.
- r) Rumänien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 15 juli 1998.
- s) Republiken Slovakien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Bratislava den 22 januari 2001.
- t) Konungariket Spanien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Madrid den 20 februari 1973; tillhörande överenskommelse den 20 februari, 31 mars och 7 april 1987; ändring av 1973 års överenskommelse fastställdes den 31 maj 1989; ändring av 1973 års överenskommelse fastställdes den 27 november 1991.
- u) Konungariket Sverige: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom notväxling i Washington den 16 december 1944; ändrad den 6 augusti 1954; ändrad den 16 juni 1995.
- v) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland: Överenskommelse om lufttrafik samt skriftväxling, undertecknade i Bermuda den 23 juli 1977; överenskommelse om biljettpriser för Nordatlanten ingicks den 17 mars 1978; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 25 april 1978; överenskommelse om ändring och förlängning av 1978 års överenskommelse om biljettpriser för Nordatlanten ingicks den 2 november och den 9 november 1978; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 4 december 1980; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 20 februari 1985; överenskommelse om ändring av artikel 7, bilaga 2 och bilaga 5 i 1977 års överenskommelse ingicks den 25 maj 1989; den 11 mars 1994 ingicks en överenskommelse om ändringar av 1977 års överenskommelse, avslutning av skiljeförfarandet mellan USA och Förenade kungariket avseende brukaravgifter på flygplatsen Heathrow och den begäran om skiljeförfarande som framställdes av Förenade kungariket via dess ambassads not nr 87 av den 13 oktober 1993 samt reglering av de problem som hade lett till dessa åtgärder; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 27 mars 1997.

(Provisoriskt tillämpade uppgörelser i samförståndsavtalet av den 11 september 1986; uppgörelser i skriftväxlingen av den 27 juli 1990; uppgörelser i samförståndsavtalet av den 11 mars 1991; uppgörelser i skriftväxlingen av den 6 oktober 1994; uppgörelser i samförståndsavtalet av den 5 juni 1995; uppgörelser i skriftväxlingen av den 31 mars och den 3 april 2000 (samtliga provisoriskt tillämpade).)

Avsnitt 2

Utan hinder av vad som sägs i avsnitt 1 skall, för områden som inte omfattas av definitionen territorium i artikel 1, överenskommelserna i avsnitt 1 e (Danmark–Förenta staterna), 1 g (Frankrike–Förenta staterna) och 1 v (Förenade kungariket–Förenta staterna) fortsätta att gälla med de villkor som är fastställda i dem.

Avsnitt 3

Utan hinder av vad som sägs i artikel 3 i avtalet får amerikanska lufttrafikföretag inte bedriva rena frakttjänster, som inte ingår i tjänster som betjänar Förenta staterna, till eller från punkter i medlemsstaterna, med undantag av punkter i Republiken Tjeckien, Republiken Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Storhertigdömet Luxemburg, Malta, Republiken Polen, Republiken Portugal samt Republiken Slovakien.

Avsnitt 4

Utan hinder av övriga bestämmelser i detta avtal skall detta avsnitt gälla kombinerad reguljär- och charterlufttransport mellan Irland och Förenta staterna med verkan från början av IATA:s vintertrafiksäsong 2006/2007 till slutet av vintertrafiksäsongen 2007/2008.

- a) i) Varje amerikanskt lufttrafikföretag och EG-lufttrafikföretag får genomföra tre direktflygningar mellan Förenta staterna och Dublin för varje direktflygning som respektive lufttrafikföretag genomför mellan Förenta staterna och Shannon. Denna rätt till direktflygningar till och från Dublin skall baseras på den genomsnittliga trafiken under hela övergångsperioden, som omfattar tre trafiksäsonger. En flygning skall betraktas som en direktflygning till eller från Dublin eller Shannon, om dessa respektive flygplatser utgör den första ankomstflygplatsen till Irland eller den sista avgångsflygplatsen därifrån.

- ii) Kravet att betjäna Shannon enligt punkt a led i i detta avsnitt skall upphöra om något lufttrafikföretag inleder kombinerad reguljär- och charterlufttransport mellan Dublin och Förenta staterna, i endera riktningen, utan att genomföra minst en direktflygning till Shannon för var tredje direktflygning till Dublin, baserat på genomsnittet för hela övergångsperioden.
 - b) För trafik mellan Förenta staterna och Irland får EG-lufttrafikföretag endast betjäna Boston, New York, Chicago, Los Angeles samt tre ytterligare punkter. Förenta staterna skall underrättas om dessa tre punkter i samband med att de väljs eller byts. Dessa flyglinjer får trafikeras via mellanliggande punkter i andra medlemsstater eller tredjeländer.
 - c) Gemensamma flygkodsbezeichnungar är tillåtna mellan Irland och Förenta staterna enbart vid flygningar via andra punkter i Europeiska gemenskapen. Andra regleringar av gemensamma flygkodsbezeichnungar skall bedömas på grundval av samförstånd och ömsesidighet.
-

BILAGA 2

Samarbete om konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn*Artikel 1*

Samarbetet som beskrivs i denna bilaga skall bedrivas av Förenta staternas transportministerium och Europeiska gemenskapernas kommission (nedan kallade "deltagarna"), i överensstämmelse med deras respektive funktioner vid behandling av sådana konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn som berör Förenta staterna och Europeiska gemenskapen.

*Artikel 2***Syfte**

Syftet med samarbetet är

1. att, för att främja konkurrensen inom lufttransportsektorn, öka deltagarnas ömsesidiga kunskap om lagar, förfaranden och praxis i deras respektive konkurrensordningar,
2. att underlätta förståelsen mellan deltagarna om den effekt utvecklingen av lufttransportsektorn har på konkurrensen inom den internationella luftfartsmarknaden,
3. att minska risken för konflikter när deltagarna tillämpar sina respektive konkurrensordningar på avtal och andra samarbetsöverenskommelser som påverkar den transatlantiska marknaden,

och

4. att främja förenliga regleringsmodeller för avtal och andra överenskommelser om samarbete genom att skapa bättre kunskap om vilka förfaranden, analysmetoder – däribland hur den relevanta marknaden identifieras och effekterna för konkurrensen utreds – och motmedel parterna använder sig av i sina respektive oberoende konkurrensutredningar.

*Artikel 3***Definitioner**

I denna bilaga avses med konkurrensordning de lagar, de förfaranden och den praxis som reglerar deltagarnas utövande av sina respektive funktioner vid granskning av avtal och andra överenskommelser om samarbete mellan lufttrafikföretag på den internationella marknaden. För Europeiska gemenskapen innefattar detta bland annat, men är inte begränsat till, artiklarna 81, 82 och 85 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och tillhörande genomförandeförordningar, samt alla efterföljande ändringar. För transportministeriet (Department of Transportation) innefattar detta bland annat avsnitten 41308, 41309 och 41720 i avdelning 49 av United States Code och dess tillämpningsföreskrifter och tillhörande prejudikat.

*Artikel 4***Samarbetsområden**

Om inte annat följer av artikel 5.1 a och 5.1 b skall deltagarna samarbeta bl.a. om följande:

1. Möten i princip två gånger per år mellan företrädare för deltagarna, där också konkurrensexperter skall medverka i syfte att diskutera utvecklingen inom lufttrafiksektorn, konkurrenspolitiska frågor av gemensamt intresse, samt modeller för analys av tillämpningen av konkurrenslagstiftningen på den internationella luftfarten, framför allt på den transatlantiska marknaden. Genom dessa diskussioner kan en bättre förståelse utvecklas för deltagarnas respektive sätt att hantera konkurrensfrågor, däribland sådana som är av gemensamt intresse och de kan även leda till att sätten att hantera konkurrensfrågor blir mer förenliga, framför allt i fråga om avtal mellan lufttrafikföretag.
2. Samråd när som helst mellan deltagarna – genom ömsesidig överenskommelse eller på begäran av endera deltagaren – om frågor som rör denna bilaga, däribland konkreta konkurrensfall.

3. En deltagare får efter eget omdöme och vid behov bjuda in företrädare för andra statliga myndigheter att delta i möten och samråd som hålls enligt punkterna 1 och 2 ovan.
4. Underrättelser i tid om följande förfaranden eller frågor, som enligt den underrättande deltagarens bedömning kan ha betydande konsekvenser för den andra deltagarens konkurrensintressen:
 - a) För det amerikanska transportministeriet: i) Förfaranden för prövningar av ansökningar om godkännande av avtal och andra samarbetsöverenskommelser inom den internationella lufttransportsektorn, framför allt befrielse från kartellförbud för lufttransportföretag som bildats med stöd av Förenta staternas och Europeiska gemenskapens lagar, och ii) godkännande av transportministeriet för ett joint venture-avtal med stöd av avsnitt 41720 i avdelning 49 av United States Code.
 - b) För Europeiska gemenskapernas kommission: i) förfaranden för översyn av avtal och andra överenskommelser om samarbete mellan lufttrafikföretag på det internationella luftfartsområdet, framför allt för alliansavtal och andra samarbetsavtal mellan lufttrafikföretag som bildats med stöd av Förenta staternas och Europeiska gemenskapens lagar, samt ii) prövning av enskilda eller gruppvisa undantag från Europeiska unionens konkurrenslagstiftning.
5. Underrättelser om tillgång till information och uppgifter – och om villkor som reglerar denna tillgång – som innehas av en deltagare i elektronisk eller annan form och som enligt hans bedömning kan ha väsentliga konsekvenser för den andra deltagarens konkurrensintressen.
6. Underrättelser om sådana andra verksamheter som rör konkurrenspolitiken inom lufttransportsektorn och som den anmälande deltagaren anser lämpliga.

Artikel 5

Utnyttjande och yppande av information

1. Utan hinder av andra bestämmelser i denna bilaga förväntas ingendera deltagaren ge den andra deltagaren information om utlämnande av informationen till den ansökande deltagaren
 - a) är förbjudet enligt lagar och andra författningar eller praxis hos den deltagare som innehar informationen, eller
 - b) skulle vara oförenligt med väsentliga intressen hos den deltagare som innehar informationen.
2. En deltagare skall i största möjliga utsträckning bevara sekretessen hos information som denne får som förtrolig information av den andra deltagaren i enlighet med denna bilaga och även motsätta sig varje begäran om att informationen skall lämnas till en tredje part utan den andra deltagarens medgivande. Båda deltagarna har för avsikt att underrätta den andra deltagaren om det kan bli nödvändigt att under ett offentligt förfarande lämna ut information som kan bli föremål för utbyte i en diskussion eller på annat sätt.
3. En deltagare som i enlighet med denna bilaga får konfidentiell information av den andra deltagaren i de syften som anges i artikel 2 bör bara använda informationen för detta ändamål.

Artikel 6

Genomförande

1. Varje deltagare skall utse en företrädare som skall ansvara för den verksamhet som fastställs i denna bilaga.
2. Denna bilaga, och all verksamhet som bedrivs av en deltagare på grundval av denna bilaga, är avsedd
 - a) att genomföras enbart i den utsträckning den är förenlig med alla lagar, andra författningar och praxis som gäller för respektive deltagare, och
 - b) att genomföras utan att det påverkar tillämpningen av avtalet mellan Europeiska gemenskaperna och Amerikas förenta staters regering om tillämpningen av deras konkurrenslagstiftning.

*BILAGA 3***Transporter upphandlade av Förenta staternas regering**

Gemenskapen lufttrafikföretag skall ha rätt att transportera passagerare och frakt med reguljär- och charterflygningar som någon av den amerikanska regeringens civila förvaltningar, myndigheter eller organ 1) anskaffar för egen del eller fullgör efter överenskommelse, varvid betalningen görs av regeringen eller med medel som ställs till regeringens förfogande eller 2) tillhandahåller transport till eller för ett främmande land eller en internationell eller annan organisation utan ersättning, och denna transport utförs a) mellan någon punkt i Förenta staterna och någon punkt i medlemsstaterna, utom när det gäller enbart passagerartransporter, mellan punkter där det finns en gällande överenskommelse om biljettaxor enligt city-pairsystemet (mellan två orter), eller b) mellan två punkter utanför Förenta staterna. Detta stycke skall inte tillämpas på transporter som upphandlas eller finansieras av försvarsministern eller chefen för någon av avdelningarna för de olika försvarsgrenarna.

BILAGA 4

Ytterligare förhållanden avseende ägande, investeringar och kontroll

Artikel 1

Ena partens ägande av lufttrafikföretag

1. Innehav av aktiekapital i ett amerikanskt lufttrafikföretag av en medborgare i en eller flera medlemsstater skall vara tillåtet med två begränsningar. För det första är ett innehav av över 25 % av företagets röstberättigade aktiekapital förbjudet för alla utländska medborgare. För det andra är faktisk kontroll av ett amerikanskt lufttrafikföretag också förbjudet för en utländsk medborgare. Med förbehåll för den övergripande begränsningen för utländskt ägande på 25 % av det röstberättigade egna kapitalet är följande tillämpligt:

a) Det faktum att medborgare i en eller flera medlemsstater äger

i) upp till 25 % av det röstberättigade aktiekapitalet,

och/eller

ii) upp till 49,9 % det totala egna kapitalet

av ett amerikanskt lufttrafikföretag skall inte i sig anses utgöra kontroll av det lufttrafikföretaget.

b) Det faktum att medborgare i en eller flera medlemsstater äger av 50 % eller mer av det totala aktiekapitalet i ett amerikanskt lufttrafikföretag skall inte i sig anses utgöra kontroll av det lufttrafikföretaget. Sådant ägande skall bedömas från fall till fall.

2. Amerikanska medborgares ägande av ett EG-lufttrafikföretag skall vara tillåtet med två begränsningar. För det första måste lufttrafikföretaget vara majoritetsägt av medlemsstaterna och/eller deras medborgare. För det andra måste den faktiska kontrollen av lufttrafikföretaget utövas av sådana stater och/eller deras medborgare.

3. Enligt artiklarna 4 b och 5.1 b i detta avtal skall en stat som ingår i det gemensamma europeiska luftrummet eller en medborgare i en sådan stat behandlas på samma sätt som en medlemsstat och dess medborgare från och med dagen för undertecknandet av detta avtal. Gemensamma kommittén kan besluta att denna bestämmelse skall gälla för stater som är nya medlemmar i det gemensamma europeiska luftrummet och deras medborgare.

4. Utan hinder av vad som sägs i punkt 2 förbehåller sig Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater rätten att begränsa de investeringar i det röstberättigade aktiekapitalet i EG-lufttrafikföretag, som amerikanska medborgare gör efter undertecknandet av detta avtal upp till en nivå motsvarande den som Förenta staterna tillåter för investeringar av utländska medborgare i amerikanska lufttrafikföretag, förutsatt att utövandet av denna rätt är förenlig med internationell lagstiftning.

Artikel 2

Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag

1. Ingen av parterna skall utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik med tredjeländer för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från ett tredjeland på grund av att den andra parten, dess medborgare eller båda till en betydande del äger det lufttrafikföretaget.

2. Förenta staterna skall inte utöva någon av rättigheterna enligt överenskommelser om lufttrafik för att vägra, upphäva, tillfälligt upphäva eller begränsa bemyndiganden eller tillstånd för något lufttrafikföretag från Furstendömet Liechtenstein, Schweiziska edsförbundet, en stat som är medlem i det gemensamma europeiska luftrummet från och med dagen för undertecknandet av detta avtal, eller något afrikanskt land som tillämpar ett open skies-avtal om lufttrafik med Förenta staterna från och med dagen för undertecknandet av detta avtal, på grund av att den faktiska kontrollen av det lufttrafikföretaget utövas av en eller flera medlemsstater, medborgare i dessa stater eller båda.

3. Gemensamma kommittén kan besluta att rättigheter enligt punkt 2 i denna artikel inte skall utövas av någon av parterna med avseende på lufttrafikföretag i ett eller flera särskilda länder.

*Artikel 3***Kontroll av lufttrafikföretag**

1. De regler som tillämpas i Europeiska gemenskapen avseende ägande och kontroll av EG-lufttrafikföretag är för närvarande angivna i artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag. Enligt denna förordning ligger ansvaret för att utfärda en operativ licens för ett lufttrafikföretag i gemenskapen hos medlemsstaterna. Medlemsstaterna tillämpar förordning nr 2407/92 i överensstämmelse med deras nationella lagar och förfaranden.
2. De regler som tillämpas i Förenta staterna är för närvarande angivna i avsnitten 40102(a)(2), 41102 och 41103 i avdelning 49 i United States Code, som föreskriver att tillstånd för ett amerikanskt lufttrafikföretag skall utfärdas av transportministeriet (Department of Transportation), oavsett om det gäller ett certifikat, ett undantag eller ett tillstånd för reguljära flygningar för att börja bedriva "lufttransporter" som ett allmänt lufttrafikföretag, och de får endast innehas av en amerikansk medborgare i enlighet med avsnitt 40102(a)(15) i avdelning 49 i United States Code. I den avdelningen föreskrivs att styrelsens ordförande, två tredjedelar av styrelsens medlemmar och anställda i ledande ställning i ett företag skall vara amerikanska medborgare, att minst 75 % av de röstberättigade aktierna skall ägas av amerikanska medborgare och att amerikanska medborgare skall ha faktisk kontroll över företaget. Dessa villkor måste inledningsvis uppfyllas av en sökande och vara uppfyllda även i fortsättningen av ett amerikanskt lufttrafikföretag som innehar ett tillstånd.
3. Vardera partens praxis vid tillämpning av lagar och andra förordningar anges i tillägget till denna bilaga.

Tillägg till bilaga 4

1. I Förenta staterna är det nödvändigt att fastställa medborgarskap för samtliga amerikanska lufttrafikföretag som ansöker om certifikat, undantag eller tillstånd för reguljära flygningar. En första ansökan om tillstånd görs med en formell registrering i ett offentligt register, och den behandlas på grundval av de i registren befintliga uppgifter som lämnats av sökanden och alla andra berörda parter. Transportministeriet fattar ett slutligt beslut med ett utslag som grundar sig på de formella offentliga uppgifterna i ärendet inklusive handlingar som behandlas konfidentiellt. Ett ärende som avser fortsatt lämplighet kan hanteras informellt av ministeriet eller bli föremål för ett förfarande med registrering liknade det som tillämpades vid den första ansökan.
2. Ministeriets beslut grundar sig på ett antal olika precedensfall, som bland annat speglar ändringar på finansmarknaderna och av investeringsstrukturen samt på transportministeriets villighet att överväga nya metoder för utländska investeringar och deras förenlighet med Förenta staternas lagstiftning. Transportministeriet samarbetar med sökandena för att överväga de föreslagna formerna för investeringar och för att bistå dem med att utforma transaktioner så att de helt överensstämmer med Förenta staternas lagstiftning om medborgarskap, och sökandena rådfrågar regelbundet transportministeriets tjänstemän före den slutgiltiga utformningen av sina ansökningar. När som helst innan en formell behandling har inletts, kan transportministeriets tjänstemän diskutera frågor om medborgarskap eller andra aspekter på de föreslagna transaktionerna och lämna förslag när så är lämpligt avseende olika alternativa lösningar som skulle medge att en föreslagen transaktion blir förenlig med kraven avseende amerikanskt medborgarskap.
3. Genom att transportministeriet fattar både de inledande och de uppföljande besluten om medborgarskap och lämplighet är det ministeriet som gör överväganden om samtliga förhållanden som påverkar amerikanska lufttrafikföretag och ministeriets precedensfall har gjort det möjligt att göra överväganden om förbindelserna på luftfartens område mellan Förenta staterna och eventuella utländska investerarens hemländer. I anslutning till detta avtal kommer transportministeriet att behandla investeringar från EU:s medborgare minst lika fördelaktigt som ministeriet skulle behandla investeringar från medborgare i bilaterala och multilaterala partnerländer med vilka det finns open skies-avtal.
4. För Europeiska unionen föreskrivs det i artikel 4.5 i förordning nr 2407/92 att Europeiska kommissionen skall, på begäran av en medlemsstat, granska efterlevnaden av samtliga krav i artikel 4 och, om nödvändigt, fatta ett beslut. När ett sådant beslut fattas måste kommissionen säkerställa, överensstämmelse med de processuella rättigheter som Europeiska gemenskapernas domstol har erkänt som allmänna principer i gemenskapsrätten, inklusive de berörda parternas rätt att bli hörda inom rimlig tid.
5. Vid tillämpningen av sina lagar och andra författningar skall vardera parten säkerställa att varje transaktion som gäller investeringar i ett av deras lufttrafikföretag av den andra partens medborgare ges en snabb och rättvis behandling.

BILAGA 5

Franchising och varumärke

1. Partens lufttrafikföretag skall inte hindras från att ingå överenskommelser om franchising eller varumärke, inklusive sådana förhållanden som avser skydd av varumärke och frågor som avser verksamheten, under förutsättning att de särskilt är förenliga med gällande lagar och andra förordningar om kontroll, att lufttrafikföretagets möjligheter att verka utanför franchisingavtalet inte äventyras, att överenskommelsen inte leder till att ett utländskt lufttrafikföretag inleder cabotagetrafik och att de tillämpliga bestämmelserna t.ex. bestämmelser om konsumentskydd, inklusive de som avser möjligheten att få veta vilket lufttrafikföretag som tillhandahåller tjänsten, efterlevs. Så länge som dessa villkor är uppfyllda är nära affärsförbindelser och överenskommelser om samarbete mellan parternas lufttrafikföretag och utländska företag tillåtna, och var och en av följande individuella aspekter, bland annat överenskommelse om franchising eller varumärke, kommer inte annat än i undantagsfall att i sig ge upphov till kontrollåtgärder.
 - a) Använda och visa en franchisegivares särskilda varu- eller firmamärke, inklusive villkor avseende geografiskt område inom vilket varu- eller firmamärket får användas.
 - b) På franchisetagarens luftfartyg visa färger och logotyp som utgör franchisegivarens varumärke inklusive att på ett framträdande sätt visa sådana varumärken, firmamärken, logotyper eller liknande identifiering på sina luftfartyg och personalens uniformer.
 - c) Använda och visa varumärke, firmamärke eller logotyp på eller tillsammans med franchisetagarens flygplatsanläggning eller flygplatsutrustning.
 - d) Upprätthålla standarderna för kundservice som är utformade i marknadsföringssyfte.
 - e) Upprätthålla standarderna för kundservice i syfte att skydda integriteten hos det varumärke som omfattas av en franchiseöverenskommelse.
 - f) Sörja för licensavgifter på standardmässiga kommersiella villkor.
 - g) Erbjuda deltagande i bonusprogram (FFP), inklusive ackumulering av förmåner.
 - h) I överenskommelsen om franchising och varumärke föreskriva att franchisegivaren eller franchisetagaren skall ha rätt att säga upp överenskommelsen och dra tillbaka varumärket, under förutsättning att Förenta staternas eller medlemsstaternas medborgare behåller kontrollen över amerikanska lufttrafikföretag respektive EG-lufttrafikföretag.
2. Överenskommelser om franchising och varumärke är oberoende av, men kan förekomma samtidigt med, en överenskommelse om gemensamma flygkodsbezeichnungar, med krav på att båda lufttrafikföretagen har tillerkänts därför lämplig behörighet av parterna i enlighet med artikel 10.7 i avtalet.

Gemensam förklaring

Företrädarna för Förenta staterna och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater har bekräftat att det luftfartsavtal som paraferades i Bryssel den 2 mars 2007 och är tänkt att undertecknas den 30 april 2007 skall bestyrkas i de övriga språkversionerna, antingen genom skriftväxling, före undertecknandet av avtalet, eller genom beslut av den gemensamma kommittén, efter det att avtalet har undertecknats.

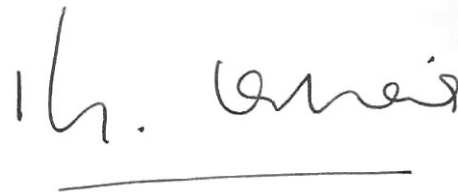
Denna gemensamma förklaring skall utgöra en integrerad del av luftfartsavtalet.

På Förenta staternas vägnar



Datum: 18 april 2007

På Europeiska gemenskapens
och dess medlemsstaters vägnar, *ad referendum*



Datum: 18 april 2007

SAMFÖRSTÅNDSAVTAL

1. Delegationer med företrädare för Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och för Amerikas förenta stater möttes i Bryssel den 27 februari-2 mars 2007 för att slutföra förhandlingarna om ett övergripande luftfartsavtal. Delegationerna finns förtecknade i tillägg A.
2. Delegationerna nådde en preliminär överenskommelse om ett avtal, och paraferade texten till detta avtal ("avtalet" bifogat som tillägg B). Delegationerna avser att lägga fram utkastet till avtal för sina respektive myndigheter för godkännande, så att det kan träda i kraft inom en snar framtid.
3. När det gäller artikel 1.2 bekräftade delegationerna att definitionen "lufttransport" omfattade alla former av charterluftfart. De noterade vidare att hänvisningen till "transport av passagerare" inte inverkar på de pågående diskussionerna om frågan om delat ägande (fractional ownership).
4. När det gäller artikel 1.5 noterade EU:s delegation att flygningar mellan medlemsstaterna betraktas som flygningar inom gemenskapen och omfattas av gemenskapsrätten.
5. När det gäller artikel 1.6 noterade EU:s delegation att ingenting i detta avtal har någon inverkan på den fördelning av behörighet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater som fastställs i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.
6. EU:s delegation bekräftade att de utomeuropeiska territorier på vilka EG-fördraget skall tillämpas är följande: de franska utomeuropeiska departementen (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyana), Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.
7. Som svar på en fråga från USA:s delegation bekräftade EU:s delegation att enligt Europeiska gemenskapens lagstiftning måste gemenskapens lufttrafikföretag få både drifttillstånd (AOC) och operativ licens från det land där det har sin huvudsakliga verksamhet. Vidare får inget lufttrafikföretag inneha ett drifttillstånd eller en operativ licens från mer än ett land.
8. När det gäller artikel 3.1, 3.3 och 3.5, artikel 1.3 i bilaga 4 och artikel 2.2 i bilaga 4 och som svar på en fråga från USA:s delegation förklarade EU:s delegation att från och med den dag då avtalet undertecknas omfattar medlemmarna i det gemensamma europeiska luftrummet, förutom Europeiska gemenskapens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, Republiken Island, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Förenta nationernas interimistiska uppdrag i Kosovo.
9. Som svar på en fråga från EU:s delegation förklarade USA:s delegation att följande länder börjar tillämpa open-skies-avtal med USA från och med den dag då avtalet undertecknas: Burkina Faso, Republiken Kap Verde, Republiken Kamerun, Republiken Tchad, Republiken Gabon, Republiken Gambia, Republiken Ghana, Demokratiska förbundsrepubliken Etiopien, Republiken Liberia, Republiken Madagaskar, Republiken Mali, Konungariket Marocko, Republiken Namibia, Förbundsrepubliken Nigeria, Republiken Senegal, Förenade republiken Tanzania samt Republiken Uganda. USA:s delegation uppgav också att den, när det gäller artikel 2.2 i bilaga 4, avsåg att behandla lufttrafikföretag i Republiken Kenya på samma sätt som lufttrafikföretag i stater som genomför open-skies-avtal.

10. När det gäller artikel 4 noterade USA:s delegation att transportministeriet kräver att varje utländskt lufttrafikföretag som söker tillstånd att bedriva luftfart enligt avtalet skall uppge vilken ansvarig myndighet som har utfärdat dess drifttillstånd och operativa licens så att det klart framgår vilken myndighet som är ansvarig för skyddet, säkerheten och annan tillsyn över lufttrafikföretaget.
11. Med "ansvariga myndigheter" i artikel 8 avses dels U.S. Federal Aviation Administration, dels myndigheterna i Europeiska gemenskapens och/eller de medlemsstater som är ansvariga för utfärdandet och godkännandet av de certifikat och licenser som avses i punkt 1 eller för upprätthållande och administration av de säkerhetsnormer och säkerhetskrav som avses i punkt 2, alltefter vad som är relevant i det enskilda fallet. De ansvariga myndigheterna skall vidare, när samråd begärs i enlighet med punkt 2, se till att det i samrådsförfarandena inkluderas alla territoriella eller regionala myndigheter som, enligt lag eller annan författning eller i praktiken, har ett tillsynsansvar för säkerheten, alltefter vad som är relevant i det enskilda fallet.
12. När det gäller artikel 9, bekräftade delegationerna att parterna avser att, så långt det är praktiskt möjligt, säkerställa största möjliga samordning av föreslagna säkerhetsåtgärder för att minimera hot och mildra eventuella negativa konsekvenser av nya åtgärder. Delegationerna noterade vidare att de kanaler som avses i artikel 9.7 kan användas för att överväga alternativa åtgärder för aktuella eller föreslagna säkerhetskrav, i synnerhet den politiska dialogen om transport- och gränssäkerhet och EU:s och USA:s samarbetsgrupp för transportsäkerhet. Dessutom uppgav USA:s delegation att i landets regelutformningsprocess för att anta bestämmelser ges berörda parter rutinmässigt möjlighet att ge synpunkter på, och föreslå alternativ till, föreslagna bestämmelser och att sådana synpunkter beaktas i denna process.
13. Under diskussionerna om artikel 9.6 förklarade USA:s delegation att TSA (Transportation Security Administration) omedelbart måste utfärda ett säkerhetsdirektiv när TSA bestämmer att nödåtgärder är nödvändiga för att värna om transportsäkerheten. Sådana åtgärder är avsedda att bemöta det underliggande hotet mot säkerheten och bör ha begränsad räckvidd och varaktighet. Nödåtgärder av långsiktig art kommer att inlemmas med TSA:s övriga krav genom offentliga tillkännagivanden och yttranden från allmänheten.
14. När det gäller det förfarande som skall inrättas enligt artikel 9.11 bekräftade delegationerna behovet av att upprätta ett protokoll för förberedelser, genomförande och sammanställningar av bedömningar som gjorts utifrån denna punkt.
15. När det gäller artikel 10.2 ställde delegationerna sig villiga att verka för en snabb handläggning hos berörda myndigheter av ansökningar om uppehållstillstånd, viseringar och handlingar för de personalkategorier som avses i denna punkt, inbegripet i de fall då deras inresa eller vistelse krävs som en temporär nödåtgärd.
16. Delegationerna noterade att hänvisningen till "generellt tillämpliga lagar och andra författningar" i artikel 10.5 innefattar ekonomiska sanktioner med restriktioner för transaktioner med specifika länder och personer.
17. Båda delegationerna erkände att båda parternas lufttrafikföretag som innehar rätt behörighet får, enligt artikel 10.7, tillhandahålla code-sharing-tjänster, på samma villkor och betingelser som gäller utan åtskillnad för alla lufttrafikföretag, till och från alla punkter på den andra partens territorium, vid vilka något annat lufttrafikföretag tillhandahåller internationella lufttransporter på direkta eller indirekta flygningar, med eller utan byte av lufttrafikföretag, förutsatt att sådan code-sharing
 - i) i övrigt överensstämmer med avtalet,

och

 - ii) uppfyller kraven i trafikfördelningsreglerna i det berörda flygplatssystemet.

18. Delegationerna diskuterade vikten av att i samband med code-sharing informera passagerarna om vilket lufttrafikföretag eller vilket mark- eller sjötransportföretag som de facto kommer att svara för varje del av tjänsten. De noterade att båda sidor hade regel med krav om att tillhandahålla sådana upplysningar.
19. När det gäller artikel 10.7 c uttryckte delegationerna sin förståelse för att land- och sjötransportföretagen inte skall omfattas av de lagar och andra författningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i dess eget namn. Dessutom skall land- och sjötransportföretag, liksom lufttrafikföretag, själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som skall ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.
20. Som svar på en fråga från EU:s delegation uppgav USA:s delegation att, enligt gällande tolkning av För-
enta staternas lagstiftning, omfattar ett amerikanskt lufttrafikföretags befordran av statligt finansierade lufttransporter (Fly America traffic) transporter, som säljs med ett amerikanskt lufttrafikföretags kodbe-
teckning enligt ett code-sharing-arrangemang, men som sker med ett luftfartyg som opereras av ett
utländskt lufttrafikföretag.
21. USA:s delegation förklarade att enligt bilaga 3 i avtalet, och om U.S. General Services Administration
inte har ingått något avtal om en bestämd rutt, kan en statsanställd eller en annan person vars resa betalas
av den amerikanska staten (utom en försvarsanställd person eller annan person vars resa betalas
av det amerikanska försvarsministeriet eller en militär avdelning), boka ett flyg, även på gemenskapens
lufttrafikföretag, mellan USA och Europeiska gemenskapen, eller mellan två punkter utanför USA, som
till lägsta pris för staten fyller den resandes behov. USA:s delegation noterade vidare att de "parstäder"
som tilldelats kontrakt varierar från budgetår till budgetår. Ett amerikanskt regeringsorgan eller andra
statliga kontor eller byråer, förutom försvarsministeriet eller en militär avdelning, kan skicka fraktgods
med flyg, även på gemenskapens lufttrafikföretag, mellan USA och Europeiska gemenskapen, eller mel-
lan två punkter utanför USA, som till lägsta pris för staten fyller dessas behov.
22. EU:s delegation förklarade att EU inte har något program som motsvarar Fly America.
23. Båda delegationerna sade sig ha för avsikt att ytterligare undersöka möjligheterna att öka tillgången till
statliga lufttransporter.
24. Som svar på en fråga från EU:s delegation angående det trafikillstånd som gemenskapens lufttrafikföretag
måste få från det amerikanska transportministeriet, inledde USA:s delegation med att notera att trans-
portministeriets förfaranden för att bevilja driftillstånd effektiviserats under årens lopp. När utländska
lufttrafikföretag söker ett tillstånd som föreskrivs i ett luftfartsavtal kan deras ansökningar vanligtvis få
en snabb handläggning. USA:s delegation förklarade vidare att ett EG-lufttrafikföretag har möjlighet att
lämna in en enda ansökan om de trafikrättigheter för en rutt som avses i artikel 3.1, vilket omfattar
rättigheter både för reguljära flygningar och charter. Den 23 augusti 2005 aviserade transportministeriet
ännu snabbare handlägningsförfaranden, enligt vilka utländska lufttrafikföretag som söker nya trafik-
rättigheter samtidigt skall lämna in undantags- och tillståndsansökningar. Förutsatt att transportministe-
riet kan inta en positiv ståndpunkt, grundad på vad som tidigare är känt och av hänsyn till allmänintresset,
med relevans för licensbeslutet, fattar transportministeriet ett enda beslut som 1) beviljar undantag för
den tid som normalt skulle ha beviljats, eller till dess att tillståndet träder i kraft, beroende på vilket som
sker tidigast, och 2) preliminärt beslutar (dvs. genom tillämpning av show-cause) att utfärda ett motsva-
rande tillstånd, likaledes för den tid som normalt skulle ha medgivits (obegränsat för de ordningar som
omfattas av avtalen). För de lufttrafikföretag som har lämnat in både undantags- och tillståndsansök-
ningar, och om uppgifterna angående dessa ansökningar fortfarande är aktuella, har transportministeriet
börjat handlägga ansökningarna i enlighet med de nya rutinerna från den 23 augusti.

25. Om ett EG-lufttrafikföretag i enlighet med artikel 10.7 önskar någon behörighet i form av gemensamma flygkodsbeteckningar kan partnerföretaget i fråga om dessa inlämna en gemensam ansökan om det nödvändiga tillståndet. Det lufttrafikföretag som marknadsför tjänsten till allmänheten måste ha ett underliggande ekonomiskt bemyndigande från transportministeriet oavsett vilken typ av tjänst (reguljärt flyg eller charterflyg) som säljs med dess flygkod. Likaså behöver det lufttrafikföretag som håller luftfartyget i trafik ett underliggande ekonomiskt bemyndigande från transportministeriet: ett tillstånd för charterflyg som ger det andra lufttrafikföretaget rätt att marknadsföra sin tjänst samt antingen ett tillstånd till charterflyg eller till reguljära flygningar för den kapacitet som det ämnar marknadsföra inom sina egna rättigheter. Det trafikdrivande lufttrafikföretaget behöver även ett formellt tillstånd för att få placera partnerföretagets flygkod på de aktuella flygningarna. Ett trafikdrivande lufttrafikföretag kan begära ett generellt tillsvidare tillstånd för gemensamma flygkodsbeteckningar på vilket det fastställs på vilka marknader som tillståndet för gemensamma flygkodsbeteckningar begärs. Ytterligare marknader kan med 30 dagars varsel läggas till hos transportministeriet. Varje formellt tillstånd till gemensamma flygkodsbeteckningar ges till ett bestämt lufttrafikföretag. För varje partnerskap med ett utländskt företag med gemensamma flygkodsbeteckningar krävs ett separat formellt tillstånd samt, i tillämpliga fall, en granskning av flygsäkerheten i det amerikanska lufttrafikföretaget med avseende på de gemensamma flygkodsbeteckningarna i enlighet med de riktlinjer som utfärdats av transportministeriet.
26. Om ett EG-lufttrafikföretag i enlighet med artikel 10.9 önskar tillhandahålla ett helt luftfartyg med besättning till ett amerikanskt lufttrafikföretag för trafik med det amerikanska lufttrafikföretagets flygkod måste EG-lufttrafikföretaget likaledes inneha ett tillstånd till charterflyg från transportministeriet samt ett formellt tillstånd. Den amerikanska delegationen menade att praktiskt taget samtliga gemenskapens lufttrafikföretag som för närvarande tillhandahåller reguljärt flyg till Förenta staterna även innehar tillstånd till charterflygningar över hela världen från transportministeriet. De skulle därför med avseende på den ekonomiska tillståndsgivningen endast behöva ett formellt tillstånd för att tillhandahålla ett helt luftfartyg med besättning till amerikanska lufttrafikföretag. Den amerikanska delegationen förklarade vidare att den inte räknade med att ansökningar från andra lufttrafikföretag inom gemenskapen om tillstånd till charterflyg skulle vålla några problem.
27. För utfärdande av ett formellt tillstånd, vare sig detta är för gemensamma flygkodsbeteckningar eller för tillhandahållande av ett helt luftfartyg med besättning, krävs det ett yttrande från transportministeriet om att den föreslagna trafiken är ett allmänt samhällsintresse. Detta yttrande underlättas i väsentlig mån om det fastställs att de föreslagna tjänsterna faller under något gällande luftfartsavtal. Genom att införa rättigheterna i ett avtal fastställer man även att det föreligger en ömsesidighet.
28. I fråga om såväl gemensamma flygkodsbeteckningar som tillhandahållande av ett helt luftfartyg med besättning enligt artikel 10.7 och 10.9 skall analysen av det allmänna samhällsintresset i första hand ta sikte på om
- det amerikanska lufttrafikföretaget har utfört en granskning av flygsäkerheten inom det utländska lufttrafikföretaget,
 - det land som utfärdar det utländska lufttrafikföretagets drifttillstånd tillhör Iasas kategori 1,
 - det utländska lufttrafikföretagets etableringsland arbetar med amerikanska lufttrafikföretag på grundval av en substantiell ömsesidighet,
 - ett godkännande skulle kunna ge upphov till konkurrensproblem.
29. I fråga om tillhandahållande av luftfartyg med besättning skall analysen av det allmänna samhällsintresset dessutom ta sikte på om
- det i leasingavtalet stadgas att det är det uthyrande lufttrafikföretaget som även i fortsättningen skall svara för övervakningen av flygverksamheten,
 - ansvaret för tillsynen kvarstår hos uthyrarens drifttillståndsutfärdande myndighet,
 - godkännandet av leasingen inte ger någondera parten en oskälig fördel vid en arbetsmarknadskonflikt om denna konflikt leder till en oförmåga att upprätthålla trafiken på en marknad.

30. Formella tillstånd för tillhandahållande av ett helt luftfartyg med besättning kommer åtminstone inledningsvis att utfärdas tidsbegränsat (exempelvis sex till nio månader) eller som undantag, vilket överensstämmer med EU:s modell.
31. Som svar på en farhåga framförd av EU:s delegation avseende transportministeriets handlingsfrihet med hänvisning till "allmänintresset" angav den amerikanska delegationen att transportministeriet i samband med Open Skies-luftfartsförbindelser hade kommit fram till att gemensamma flygkodsbezeichnungar är i allmänhetens intresse och har konsekvent utfärdat tillstånd med minsta möjliga dröjsmål. Den amerikanska delegationen angav att när det gäller såväl gemensamma flygkodsbezeichnungar som bestämmelsen om luftfartyg med besättning endast från parternas lufttrafikföretag kommer transportministeriet, om det inte ställs inför atypiska omständigheter som rör t.ex. nationell säkerhet, säkerhetsfrågor i allmänhet eller brottslighet, att inrikta sin analys av allmänintresset på de aspekter som beskrivs ovan. Skulle sådana atypiska omständigheter föreligga, kommer USA dessutom att snarast informera den andra parten.
32. Som svar på en fråga från den amerikanska delegationen bekräftade EU:s delegation att enligt EU:s gällande lagstiftning (rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992) måste luftfartyg som används av gemenskapens lufttrafikföretag vara registrerade i gemenskapen. En medlemsstat kan emellertid avstå från detta krav när det gäller kortvariga leasingavtal som upprättats på grund av tillfälliga behov eller extraordinära förhållanden. Ett gemenskapslufttrafikföretag som är part i ett sådant arrangemang måste inhämta ett förhandsgodkännande av tillståndsmyndigheten, och en medlemsstat får inte godkänna avtal som omfattar luftfartyg med besättning för ett lufttrafikföretag som den har utfärdat en operativ licens för, om inte säkerhetsstandarden motsvarar vad som anges i gemenskapsrätten eller, i tillämpliga fall, nationell rätt.
33. Båda delegationerna var medvetna om att ett uteblivet tillstånd för lufttrafikföretag att utöva de rättigheter som ges enligt avtalet eller ett otillbörligt dröjsmål med att utfärda ett sådant tillstånd kan påverka lufttrafikföretagets rättvisa och lika möjligheter att konkurrera. Om någondera parten anser att dess lufttrafikföretag inte får den ekonomiska, operativa behörighet som de enligt avtalet har rätt till, kan parten i fråga hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.
34. I fråga om artikel 14.4 erinrade EU:s delegation om att i enlighet med artikel 295 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen skall fördraget inte på något sätt påverka medlemsstaternas regler för egendomsrättsystemet. Den amerikanska delegationen replikerade att den menar att statligt ägande av ett lufttrafikföretag kan ha en negativ inverkan på lufttrafikföretagets rättvisa och lika möjligheter att konkurrera genom att tillhandahålla internationell luftfart som omfattas av detta avtal.
35. I fråga om artikel 15 noterade delegationerna betydelsen av internationell konsensus i miljöfrågor med anknytning till luftfart inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). I sammanhanget betonade de vikten av den enhälliga överenskommelsen vid ICAO-församlingens trettiofemte möte, vilken omfattar såväl flygplansbuller som utsläppsrelaterade frågor (resolution A35-5). Båda parter har förbundit sig att följa den resolutionen till punkt och pricka. I enlighet med resolutionen har båda parter åtagit sig att tillämpa principen om en "väl avvägd strategi" på de åtgärder som vidtas för att hantera flygplansbuller (inbegripet restriktioner för att begränsa luftfartygens tillgång till flygplatser på vissa tider) och att se till att avgifterna för utsläpp från luftfartygens motorer på flygplatserna bör grunda sig på kostnaderna för att minska miljöeffekterna av de utsläpp som är vederbörligen fastställda och har ett direkt samband med luftfarten. Båda parter noterade vidare att när det finns relevanta rättsliga förpliktelser, oavsett om det är på internationell, regional, nationell eller lokal nivå, måste även dessa iaktas till punkt och pricka; för USA är det relevanta datumet den 5 oktober 2001, och för Europeiska gemenskapen är det den 28 mars 2002.

36. Delegationerna noterade vidare bestämmelserna om klimatförändring, energi och hållbar utveckling i 2005 års "Gleneagles-kommuniké" från G8-länderna samt ramarna för flygledningstjänstsamarbetet i det samförståndsavtal som undertecknades av USA:s federala luftfartsmyndighet (Federal Aviation Administration) och kommissionen den 18 juli 2006. Delegationerna noterade att de ansvariga amerikanska och europeiska myndigheterna har för avsikt att öka det tekniska samarbetet, bl.a. i fråga om klimatvetenskapsforskning och teknikutveckling, för att öka säkerheten, förbättra bränsleeffektiviteten och reducera utsläppen vid luftfart. Med avseende på sina respektive ståndpunkter i fråga om handeln med utsläppsrätter för internationell luftfart noterade de båda delegationerna att USA och Europeiska unionen har för avsikt att arbeta inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).
37. När det gäller den gemensamma kommitténs sammansättning, angav den amerikanska delegationen att USA kommer att företrädas av flera olika organ, med utrikesministeriet som ordförande. EU:s delegation meddelade att EU kommer att företrädas av Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. De båda delegationerna angav vidare att berörda aktörers medverkan kommer att utgöra en viktig del av den gemensamma kommitténs arbete och att företrädare för berörda aktörer därför kommer att inbjudas att delta som observatörer, utom när en eller båda parter har invändningar mot detta.
38. I fråga om artikel 18 bekräftade delegationerna att de har för avsikt att den gemensamma kommittén skall ha ett preliminärt sammanträde senast sextio dagar efter avtalets undertecknande.
39. Delegationerna bekräftade att de är införstådda med att sådana metoder som kravet på förhandsrätt (first-refusal requirement), tankningsproportioner (uplift ratio), avgift vid ingen invändning (no-objection fee) eller andra restriktioner vad avser kapacitet, frekvens eller trafik är oförenliga med avtalet.
40. EU:s delegation föreslog att båda parter bör ha en så klar uppfattning som möjligt av i vilken utsträckning företrädare för transportministeriet och Europeiska kommissionen kan utbyta information i konkurrensfrågor som omfattas av bilaga 2 till avtalet i enlighet med respektive lagar, andra författningar och praxis, särskilt när det gäller data och synpunkter på frågor som har anknytning till förfaranden som är under aktiv behandling i dessa myndigheter.
41. Den amerikanska delegationen angav att de förfaranden som omfattas av bilaga 2 till avtalet utgörs av anbuds förfaranden enligt amerikansk lag och är föremål för lagstadgade, rättsliga och juridiska restriktioner för att garantera att organets beslut endast grundar sig på den information som ingår i ärendesammanfattningen, inbegripet offentlig information som transportministeriet har bestämt är officiellt meddelad och som parterna har haft tillfälle att kommentera innan organet fattar sitt slutgiltiga beslut.
42. Den amerikanska delegationen förklarade att dessa restriktioner inte hindrar att företrädare som i ett aktivt förfarande ger råd åt beslutsfattaren på transportministeriet diskuterar med kommissionens företrädare sådana frågor som 1) konkurrenssituationen på alla marknader utifrån icke-konfidentiell information, 2) effekten av befintliga allianser eller andra samarbeten samt resultatet av tidigare införda villkor eller andra begränsningar för att komma till rätta med konkurrensfrågor, 3) allmänna synsätt på konkurrensanalys eller -metodik, 4) tidigare fall, inbegripet protokoll och beslut, 5) materiell rätt samt materiella strategier och förfaranden som är tillämpliga på alla fall, 6) frågor som kan komma att tas upp i potentiella fall som inte har inletts formellt, så länge företrädare för transportministeriet inte "på förhand dömer" fakta i eller utgången av sådana fall samt 7) i aktiva förfaranden, vilka frågor som parterna redan har tagit upp och vilket icke-konfidentiellt bevismaterial som har tagits till protokollet, även här på rätt sida om gränsen för ett potentiellt förhandsdömande av fakta och utgång.

43. Det finns två grundläggande förfarandemässiga restriktioner när det gäller diskussionen av pågående fall. Den första gäller till övervägande del meddelanden från kommissionen till transportministeriet, vars beslut inte får grunda sig på någon materiell information eller något materiellt argument som inte samtliga parter getts tillfälle att kommentera före det slutgiltiga beslutet. Skulle sådan information mottagas, kan den inte beaktas då beslutet fattas såvida den inte görs tillgänglig för parterna. Den andra restriktionen rör meddelanden från, snarare än till, transportministeriet; ministeriet får inte visa prov på eller förefalla visa prov på "förhandsdömande" av frågorna – dvs. formulera en slutsats innan ärendeprotokollet är fullständigt och ett slutgiltigt beslut har offentliggjorts. Denna restriktion gäller transportministeriet i alla sammanhang, oavsett om det är involverat i diskussioner med EU eller någon annan enhet som inte är en legitim part i den amerikanska regeringens interna beslutsprocess och oavsett om det är fråga om en berörd part eller inte. Transportministeriet har för avsikt att omedelbart meddela kommissionens företrädare närhelst förhandsdömande eller beslutsunderlag enligt dess erfarenhet blir en faktor att ta hänsyn till vid diskussionen av ett visst ämne, så att företrädarna kan besluta hur man skall förfara i ärendet.
44. EU:s delegation begärde försäkringar från den amerikanska delegationen om att det lagstadgade kriteriet "allmänintresse" inte används enligt USA:s konkurrenssystem för att gynna enskilda amerikanska lufttrafikföretag, framför andra lufttrafikföretag, oavsett om dessa är amerikanska eller utländska. Den amerikanska delegationen svarade att detta kriterium och de konkurrensnormer som transportministeriet måste använda sig av när det fattar beslut är utformade för och tjänar till att värna konkurrensen på marknader som helhet, och inte enskilda lufttrafikföretag som konkurrerar på marknaden. Bland andra faktorer noterade den amerikanska delegationen att "allmänintresset" i fråga om internationell luftfart definieras i lag och omfattar då lika möjligheter för amerikanska och utländska lufttrafikföretag samt största möjliga konkurrens. Allmänintressekriteriet i de bestämmelser som styr transportministeriets godkännande av och kartellimmuniteten för luftfartsavtal utgör för övrigt inte något "undantag" från den konkurrensanalys som ministeriet måste följa utan snarare ett extra krav som måste vara uppfyllt innan transportministeriet får bevilja kartellimmunitet. Slutligen betonade den amerikanska delegationen att transportministeriets samtliga beslut måste vara förenliga med nationell lagstiftning och internationella åtaganden, inbegripet avtal om civil luftfart, som samtliga innehåller kravet för alla parter att ge övriga parter lufttrafikföretag "rättvisa och lika möjligheter att konkurrera".
45. Vid denna diskussion bekräftade de båda delegationerna att deras respektive konkurrensbestämmelser tillämpas så att rätten till rättvisa och likvärdiga konkurrensvillkor för parternas alla lufttrafikföretag respekteras och det sker i överensstämmelse med den allmänna principen att konkurrensen skall skyddas och öka på marknaderna som helhet, även om enskilda konkurrerande lufttrafikföretag kan ha andra intressen.
46. När det gäller Europeiska kommissionens förfaranden förklarade EU-delegationen att begränsningen av Europeiska kommissionens möjligheter att delta i aktivt samarbete med utländska myndighetsorgan i första hand beror på att möjligheten att lämna ut sekretessbelagd information är begränsad. För den information som kommissionen och medlemsstaterna inhämtar under en utredning, och som är av sådan beskaffenhet att den omfattas av sekretess, gäller artikel 287 i EG-fördraget och artikel 28 i förordning (EG) nr 1/2003. Detta avser väsentligen information som inte är offentlig och som kan komma fram vid utredningen, lämnas i ett svar på begäran om information eller som frivilligt lämnas till kommissionen. Denna information omfattar även affärs- eller yrkeshemligheter. Utan den berörda källans uttryckliga medgivande får sådan information inte lämnas ut till tredjelandsorgan. Om det anses lämpligt och önskvärt att kommissionen lämnar ut sekretessbelagd information till ett utländskt organ måste därför den källa som lämnat informationen ge sitt samtycke genom att bevilja undantag.
47. Information som har anknytning till en utrednings genomförande, eller dess eventuella genomförande, omfattas inte av de ovan nämnda bestämmelserna. Till sådan information hör uppgiften om att en utredning pågår liksom uppgifterna om utredningens syfte, vilket eller vilka företag som omfattas (men även denna uppgift kan i vissa fall vara skyddad), inom vilken sektor utredningen genomförs och vilka åtgärder som föreslås att vidtas under utredningen. Denna information omfattas normalt av sekretess för att sörja för korrekt hantering av utredningen, men kan dock meddelas transportministeriet, eftersom det är skyldigt att bevara sekretessen för informationen enligt villkoren i artikel 5 i bilaga 2 till avtalet.

48. På en fråga från EU-delegationen svarade den amerikanska delegationen att man bekräftade att de behöriga amerikanska myndigheterna kommer att behandla fullständiga ansökningar om befrielse från kartellförbud i kommersiella samarbetsavtal, inbegripet reviderade avtal, rättvist och snabbt. Den amerikanska delegationen bekräftade vidare att lufttransportavtalet mellan EU och USA, när det gäller gemenskapens lufttrafikföretag och om det tillämpas enligt artikel 25 eller är i kraft enligt artikel 26, motsvarar det villkor som transportministeriet ställer på att det måste finnas ett open skies-avtal mellan Förenta staterna och de sökande utländska lufttrafikföretagens hemländer för att en sådan ansökan om befrielse från kartellförbud eller fortsatt sådan befrielse skall kunna tas upp. Så länge som avsnitt 4 i bilaga 1 är i kraft, omfattas inte sökande från Irland av denna försäkran.
49. På en fråga från EU-delegationen svarade den amerikanska delegationen att alla de regler som transportministeriet har för datoriserade bokningssystem (CRS – computer reservation systems eller system) upphörde att gälla den 31 juli 2004. Ministeriet behåller emellertid sin befogenhet att förbjuda oskälig och missvisande praxis och oskäliga konkurrensmetoder inom sektorn för lufttrafik och distribution av lufttrafiktjänster och kan använda sig av denna befogenhet för att åtgärda uppenbart konkurrenshämmande praxis i ett systems marknadsföring av lufttrafiktjänster. Dessutom har justitieministeriet och Federal Trade Commission behörighet att pröva klagomål om att ett system skulle strida mot lagstiftningen om kartellförbud.
50. När det gäller artikel 25 förklarade EU-delegationen att provisorisk tillämpning i vissa medlemsstater först måste godkännas av parlamenten i enlighet med de konstitutionella bestämmelserna.
51. Båda delegationerna bekräftade att bestämmelserna i avsnitt 4 i bilaga 1 till avtalet, om någon av parterna beslutar att upphöra med den provisoriska tillämpningen av avtalet i enlighet med artikel 25.2, kan fortsätta att tillämpas efter överenskommelse mellan parterna.
52. När det gäller artikel 26 förklarade EU-delegationen att de förfaranden som här avses i vissa medlemsstater även omfattar ratificering.
53. På en fråga från den amerikanska delegationen om de restriktioner som beror på de kvarvarande resterna av bilaterala avtal om lufttrafiktjänster mellan medlemsstaterna bekräftade EU-delegationen att sådana eventuella restriktioner som påverkar möjligheten för USA:s och gemenskapens lufttrafikföretag att utöva sina rättigheter inte längre kommer att tillämpas.
54. De båda delegationerna betonade att avtalet inte påverkar deras respektive juridiska och politiska ståndpunkter i olika luftfartsrelaterade miljöfrågor.
55. De båda delegationerna noterade att ingendera sidan kommer att återropa avtalet eller delar därav för att motsätta sig att Internationella civila luftfartsorganisationen diskuterar alternativa lösningar på frågor som omfattas av avtalet.
56. Luftfartsavtal mellan Förenta staterna och en medlemsstat vars tillämplighet ifrågasattes vid tidpunkten för avtalets undertecknande har inte tagits upp i avsnitt 1 i bilaga 1 till avtalet. Delegationernas avsikt är emellertid att avtalet skall tillämpas provisoriskt av Förenta staterna och sådana medlemsstater i enlighet med bestämmelserna i artikel 25 i avtalet.

*För Europeiska gemenskapens och
dess medlemsstaters delegation*

Daniel CALLEJA

*För Amerikas förenta staters
delegation*

John BYERLY

Skriftlig förklaring som skall läggas fram för USA av ordförandeskapet vid undertecknandet på EG:s och dess medlemsstaters vägnar

Detta avtal skall tills det träder i kraft tillämpas provisoriskt av medlemsstaterna i god tro och i enlighet med bestämmelserna i gällande nationell lagstiftning.
