PROTOKOLL

om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater som undertecknades den 25 och 30 april 2007

AMERIKAS FÖRENTA STATER (nedan kallade *Förenta staterna*),

å ena sidan, och

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

REPUBLIKEN UNGERN,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och som är medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kallade *medlemsstaterna*)

och EUROPEISKA UNIONEN,

å andra sidan,

SOM ÄMNAR bygga vidare på den ram som skapats genom luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, som undertecknades den 25 och 30 april 2007 (nedan kallat *avtalet*), med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning på båda sidor av Atlanten,

SOM UPPFYLLER mandatet i artikel 21 i avtalet om att snabbt förhandla fram ett avtal om den andra etappen som påskyndar uppnåendet av denna målsättning,

SOM ERKÄNNER att Europeiska unionen ersatt och efterträtt Europeiska gemenskapen till följd av ikraftträdandet, den 1 december 2009, av Lissabonfördraget om ändring av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och att Europeiska gemenskapens samtliga rättigheter och skyldigheter och alla hänvisningar till Europeiska gemenskapen i avtalet från och med den dagen gäller Europeiska unionen,

HAR ENATS OM ATT ÄNDRA AVTALET ENLIGT FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

Artikel 1 i avtalet ska ändras på följande sätt:

1. Följande nya definition ska föras in efter punkt 2:

”2a. *fastställande av medborgarskap*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal uppfyller kraven i artikel 4 avseende ägande, kontroll i praktiken och huvudsaklig verksamhet.”

2. Följande nya definition ska föras in efter punkt 3:

”3a. *beslut om lämplighet*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal har tillfredsställande finansiell kapacitet och lämplig ledningskompetens för att bedriva sådan luftfart, och kan efterleva de lagar, andra författningar och krav som reglerar sådan luftfartsverksamhet.”

Artikel 2

Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap

Följande nya artikel 6a ska föras in efter artikel 6:

”Artikel 6a

Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap

1. När en ansökan om trafiktillstånd har tagits emot, i enlighet med artikel 4, från en parts lufttrafikföretag ska den andra partens luftfartsmyndigheter erkänna beslut om lämplighet och/eller medborgarskap som den första partens luftfartsmyndigheter har fattat med avseende på det lufttrafikföretaget, som om ett sådant beslut hade fattats av den partens egna luftfartsmyndigheter, och inte utreda ärendet vidare, utom i fall som avses i led a.

a) Om den mottagande partens luftfartsmyndigheter, när en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag har tagits emot eller efter det att ett sådant tillstånd har beviljats, har särskilda skäl att hysa farhågor om att villkoren i artikel 4 för beviljande av bemyndiganden eller tillstånd, trots det beslut som fattats av den andra partens luftfartsmyndigheter, inte är uppfyllda ska de omedelbart kontakta de myndigheterna och framföra faktiska skäl för sina farhågor. I sådana fall får endera parten kalla till samråd, som ska inbegripa företrädare för relevanta luftfartsmyndigheter och/eller kompletterande information av relevans för farhågorna; en sådan begäran ska uppfyllas så snart det är praktiskt möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.

b) Denna artikel gäller inte beslut om certifikat eller licenser avseende säkerheten, om säkerhetsarrangemang eller om försäkringstäckning.

2. Parterna ska informera varandra i förväg där så är praktiskt möjligt, eller så snart som möjligt i efterhand, via den gemensamma kommittén om mera omfattande förändringar av de kriterier de tillämpar för de beslut som avses i punkt 1. Om den mottagande parten begär samråd om någon sådan förändring ska det hållas i den gemensamma kommittén inom 30 dagar från det att begäran framfördes, såvida inte parterna kommer överens om annat. Om den mottagande parten, till följd av ett sådant samråd, anser att den andra partens ändrade kriterier inte skulle vara tillfredsställande för ett ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn får den mottagande parten informera den andra parten om upphävande av punkt 1. Den mottagande parten får när som helst annullera upphävandet. Den gemensamma kommittén ska underrättas om detta."

Artikel 3

Miljöskydd

Artikel 15 i avtalet ska strykas helt och ersättas med följande:

"Artikel 15

Miljöskydd

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik, och beaktar noga kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder vid utarbetandet av en sådan politik, och lägger, där så är lämpligt, gemensamt fram effektiva globala lösningar. Parterna har i detta avseende för avsikt att, på ett ekonomiskt rimligt sätt, samarbeta för att begränsa eller minska den internationella luftfartens effekter på miljön.

2. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder, på regional, nationell eller lokal nivå, 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. På en parts begäran ska den andra parten tillhandahålla en beskrivning av sådana åtgärder för att bedöma och mildra inskränkningarna.

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

4. Parterna bekräftar att medlemsstaterna och Förenta staterna har åtagit sig att tillämpa principen om en väl avvägd strategi.

5. Följande bestämmelser gäller för införandet av nya obligatoriska bullerbaserade driftsrestriktioner vid flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser med civila underljudsflygplan per kalenderår:

a) En parts ansvariga myndigheter ska göra det möjligt att beakta synpunkter från berörda parter under beslutsprocessen.

b) Den andra parten ska minst 150 dagar före ikraftträdandet av nya driftsrestriktioner underrättas om dessa. En skriftlig rapport ska utan dröjsmål tillhandahållas den andra parten, på dennes begäran, med förklaring av skälen till införandet av driftsrestriktionerna, miljömålet för flygplatsen, och de åtgärder som är avsedda att uppfylla målet. Rapporten ska innehålla en relevant bedömning av vad som är troligt beträffande kostnaderna för och nyttan av de olika åtgärder som övervägs.

c) Driftsrestriktionerna ska i) vara icke-diskriminerande, ii) inte vara mer restriktiva än nödvändigt för att det miljömål som fastställts för en särskild flygplats ska kunna uppnås, och iii) vara icke godtyckliga.

6. Parterna godkänner och ska uppmuntra informationsutbyte och regelbunden dialog mellan experter, framför allt via befintliga kommunikationskanaler, i syfte att förbättra samarbetet, i enlighet med gällande lagar och andra författningar, avseende den internationella luftfartens miljöpåverkan och lösningar för att minska denna påverkan, inbegripet

a) forskning och utveckling avseende miljövänlig luftfartsteknik,

b) förbättring av den vetenskapliga kunskapen om effekterna av luftfartsutsläpp, för att skapa bättre förutsättningar för politiska beslut,

c) innovation inom flygledningstjänsten i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,

d) forskning och utveckling avseende hållbara alternativa flygbränslen, och

e) utbyte av åsikter angående frågor och möjligheter i internationella forum om luftfartens miljöpåverkan, inklusive samordning av ståndpunkter där så är lämpligt.

7. I syfte att undvika överlappande åtgärder och kostnader och minska den administrativa bördan så mycket som möjligt för lufttrafikföretagen ska den gemensamma kommittén, på begäran av parterna och med hjälp av experter, utveckla rekommendationer avseende eventuell överlappning mellan och konsekvens i de olika marknadsbaserade åtgärder som parterna vidtar för att tackla luftfartsutsläpp. Genomförandet av sådana rekommendationer ska vara föremål för det interna godkännande eller den interna ratificering som kan krävas av varje part.

8. En part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd, inbegripet förslag till nya åtgärder, 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 4

Den sociala dimensionen

Följande nya artikel 17a ska föras in efter artikel 17:

"Artikel 17a

Den sociala dimensionen

1. Parterna erkänner betydelsen av den sociala dimensionen i avtalet, och fördelarna som uppstår när öppna marknader kompletteras med hög standard i fråga om arbetsnormer. De möjligheter som skapas genom avtalet är inte avsedda att undergräva arbetsnormerna eller de arbetsrelaterade rättigheter och principer som ingår i parternas respektive lagstiftning.

2. Principerna i punkt 1 ska vägleda parterna när de tillämpar avtalet, inbegripet den gemensamma kommitténs regelbundna överväganden av de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av avtalet, och utformningen av lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna, i enlighet med artikel 18."

Artikel 5

Gemensamma kommittén

Artikel 18.3, 18.4 och 18.5 i avtalet ska strykas helt och ersättas med följande:

"3. Gemensamma kommittén ska, där så är lämpligt, 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. Gemensamma kommittén ska också kontinuerligt överväga enskilda frågor eller förslag som någon part bedömer påverkar, eller kan påverka, verksamheten inom ramen för avtalet, t.ex. motstridiga krav i lagstiftningen.

4. Gemensamma kommittén ska också bygga upp samarbetet genom att

a) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,

b) överväga de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

c) föra ett register över frågor om statliga subventioner eller stöd som någon av parterna har väckt i kommittén,

d) i samförstånd besluta i frågor som gäller tillämpningen av artikel 11.6,

e) utveckla, på begäran av parterna, arrangemang för ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn,

f) främja samarbete mellan parternas respektive myndigheter för utvecklingen av deras respektive system för flygledningstjänst i syfte att optimera systemens driftskompatibilitet och kompatibilitet, minska kostnaderna och förbättra systemens säkerhet, kapacitet och miljöprestanda,

g) främja utvecklingen av förslag till gemensamma projekt och initiativ på flygsäkerhetsområdet, även tillsammans med tredjeländer,

h) uppmuntra till fortsatt nära samarbete mellan parternas relevanta myndigheter för luftfartsskydd, inbegripet initiativ för utveckling av skyddsförfaranden som ökar rörligheten för passagerare och gods utan att skyddet minskas,

i) överväga huruvida parternas respektive lagar, andra författningar och praxis på områden som omfattas av bilaga 9 till konventionen (*Facilitation*) kan påverka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal,

j) 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,

k) när så är lämpligt uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelser med tredjeländer, inklusive överväganden om huruvida man ska inta en gemensam hållning, och

l) 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, arbetskraft och befolkning på båda sidor av Atlanten genom att utsträcka detta avtal till att även gälla tredjeländer. Gemensamma kommittén ska i detta syfte, om så är lämpligt, överväga de villkor och förfaranden, inklusive alla nödvändiga ändringar av detta avtal, som skulle krävas för att ytterligare tredjeländer ska kunna ansluta sig till detta avtal."

Artikel 6

Fortsatt utökade möjligheter

Artikel 21 ska strykas helt och ersättas med följande:

"Artikel 21

Fortsatt utökade möjligheter

1. Parterna förbinder sig att sträva mot det gemensamma målet att fortsätta att undanröja hindren för marknadstillträde i syfte att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning på båda sidor av Atlanten, inklusive att förbättra sina lufttrafikföretags tillträde till globala kapitalmarknader för att bättre avspegla de verkliga förhållanden som råder för den globala flygindustrin, stärka det transatlantiska lufttransportsystemet och inrätta en ram som ska uppmuntra andra länder att öppna sina egna luftfartsmarknader.

2. Gemensamma kommittén ska, till följd av det gemensamma mål som avses i punkt 1, och för att uppfylla sitt ansvar att kontrollera tillämpningen av detta avtal enligt artikel 18, årligen granska utvecklingen, även avseende sådana förändringar av lagstiftningen som avses i denna artikel. Gemensamma kommittén ska för detta utveckla ett samarbetsförfarande och utfärda lämpliga rekommendationer till parterna. Europeiska unionen och dess medlemsstater ska tillåta majoritetsägande i och kontroll i praktiken av deras lufttrafikföretag för Förenta staterna eller deras medborgare, på ömsesidig grund, efter det att gemensamma kommittén har bekräftat att Förenta staternas lagar och andra författningar tillåter majoritetsägande i och kontroll i praktiken av deras lufttrafikföretag för medlemsstaterna eller deras medborgare.

3. Efter skriftlig bekräftelse från gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 18.6, om att respektive parts lagar och andra författningar tillåter den ena parten eller dess medborgare att vara majoritetsägare av och i praktiken kontrollera den andra partens lufttrafikföretag ska

a) avsnitt 3 i bilaga 1 till avtalet upphöra att gälla,

b) lufttrafikföretag i Förenta staterna ha rätt att tillhandahålla kombinerad regelbunden passagerartrafik mellan punkter i Europeiska unionen och dess medlemsstater och fem länder, utan att trafikera någon punkt på Förenta staternas territorium; inom ett år från och med undertecknandet av detta protokoll ska gemensamma kommittén fastställa vilka dessa länder är; gemensamma kommittén får ändra förteckningen över sådana länder, eller öka antalet länder, och

c) texten i artikel 2 i bilaga 4 till avtalet ("Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag") upphöra att gälla och texten i bilaga 6 till avtalet få verkan i dess ställe, med avseende på tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av Förenta staterna eller deras medborgare.

4. Efter skriftlig bekräftelse från gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 18.6, om att Europeiska unionens och dess medlemsstaters lagar och andra författningar om införande av bullerbaserade driftsrestriktioner vid flygplatser med mer än 50 000 flygrörelser med civila underljudsflygplan per år ger Europeiska kommissionen befogenhet att granska förfarandet före det att sådana åtgärder införs och, i de fall lämpliga förfaranden inte på ett tillfredsställande sätt har tillämpats i enlighet med de skyldigheter som gäller, att i sådana fall och innan de införs vidta lämpliga rättsliga åtgärder beträffande åtgärderna i fråga, ska

a) lufttrafikföretag i Europeiska unionen ha rätt att tillhandahålla kombinerad regelbunden passagerartrafik mellan punkter i Förenta staterna och ytterligare fem länder, utan att trafikera någon punkt på Europeiska unionens eller dess medlemsstaters territorium; inom ett år från och med undertecknandet av detta protokoll ska gemensamma kommittén fastställa vilka dessa länder är; gemensamma kommittén får ändra förteckningen över sådana länder, eller öka antalet länder, och

b) texten i artikel 2 i bilaga 4 till avtalet (”Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag”) upphöra att gälla och texten i bilaga 6 till avtalet få verkan i dess ställe, med avseende på tredjeländers lufttrafikföretag som ägs och kontrolleras av medlemsstaterna eller deras medborgare.

5. Efter skriftlig bekräftelse från gemensamma kommittén att en part uppfyller de villkor i punkterna 3 och 4 som är tillämpliga på den parten får denne begära samråd på hög nivå beträffande tillämpningen av denna artikel. Sådana samråd ska påbörjas inom 60 dagar efter det att en sådan begäran har inkommit, om inte parterna har kommit överens om något annat. Parterna ska göra allt som står i deras makt för att lösa de frågor som samrådet avser. Om den part som begär samråd inte är tillfredsställd med resultatet av samrådet får denne skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg om sitt beslut om att inget av den andra partens lufttrafikföretag får öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för detta avtal. Sådana beslut ska få verkan 60 dagar från dagen för underrättelsen. Före utgången av denna period får den andra parten besluta att inget av den första partens lufttrafikföretag får öka turtätheten eller gå in på nya marknader inom ramen för detta avtal. Ett sådant beslut ska få verkan samma dag som den första partens beslut. Parterna får komma överens om att häva ett sådant beslut, vilket ska bekräftas skriftligen av gemensamma kommittén.”

Artikel 7

Transporter upphandlade av Förenta staternas regering

Bilaga 3 till avtalet ska strykas helt och ersättas med följande:

”BILAGA 3

Transporter upphandlade av Förenta staternas regering

Gemenskapens lufttrafikföretag ska ha rätt att med reguljär- och charterflygningar transportera passagerare och gods som någon av den amerikanska regeringens civila förvaltningar, myndigheter eller organ

1. ordnar med transport för på egen hand eller genom en överenskommelse varvid betalning görs av regeringen eller med medel som ställs till regeringens förfogande, eller

2. ordnar med transport för till eller för ett främmande land eller en internationell eller annan organisation utan ersättning,

och transporten ska ske

a) mellan någon punkt i Förenta staterna och någon punkt utanför Förenta staterna, förutsatt att sådan transport är tillåten enligt artikel 3.1 c, förutom – när det gäller passagerare som är berättigade till resa enligt överenskommelser om biljettaxor enligt city-pairsystemet (mellan två orter) – mellan punkter där det finns en gällande överenskommelse om biljettaxor enligt city-pairsystemet, eller

b) mellan två punkter utanför Förenta staterna.

Denna bilaga ska inte tillämpas på transporter som upphandlas eller finansieras av försvarsministern eller chefen för någon av avdelningarna för de olika försvarsgrenarna.”

Artikel 8

Bilagor

Texten i tillägget till detta protokoll ska bifogas avtalet som bilaga 6.

Artikel 9

Provisorisk tillämpning

1. I avvaktan på att detta protokoll träder i kraft kommer parterna överens om att provisoriskt tillämpa protokollet, i den utsträckning det är möjligt enligt gällande nationell lagstiftning, från och med datumet för undertecknande.

2. Endera parten får när som helst säga upp tillämpningen av protokollet genom att skriftligen underrätta den andra parten på diplomatisk väg. I så fall ska tillämpningen upphöra vid midnatt GMT vid utgången av den Iata-trafiksäsong (International Air Transport Association) som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av den perioden. Om avtalets provisoriska tillämpning upphör i enlighet med artikel 25.2 i avtalet ska den provisoriska tillämpningen av detta protokoll upphöra samtidigt.

Artikel 10

Ikraftträdande

Detta protokoll träder i kraft den dag som infaller senast av antingen

1. dagen för detta avtals ikraftträdande, eller

2. 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 ska diplomatiska noter till eller från Europeiska unionen och dess medlemsstater alltefter omständigheterna sändas till eller från Europeiska unionen. Den eller de diplomatiska noterna från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för ikraftträdandet av detta avtal har slutförts.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Съставено в Люксембург на двадесет и четвърти юни две хиляди и десета година.

Hecho en Luxemburgo, el veinticuatro de junio de dos mil diez.

V Lucemburku dne dvacátého čtvrtého června dva tisíce deset.

Udfærdiget i Luxembourg den fireogtyvende juni to tusind og ti.

Geschehen zu Luxemburg am vierundzwanzigsten Juni zweitausendzehn.

Kahe tuhande kümnenda aasta juunikuu kahekümne neljandal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι τέσσερις Ιουνίου δύο χιλιάδες δέκα.

Done at Luxembourg on the twenty-fourth day of June in the year two thousand and ten.

Fait à Luxembourg, le vingt-quatre juin deux mille dix.

Fatto a Lussemburgo, addì ventiquattro giugno duemiladieci.

Luksemburgā, divi tūkstoši desmitā gada divdesmit ceturtajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų birželio dvidešimt ketvirtą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétezer-tizedik év június havának huszonnegyedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fl-erbgħa u għoxrin jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u għaxra.

Gedaan te Luxemburg, de vierentwintigste juni tweeduizend tien.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dwudziestego czwartego czerwca roku dwa tysiące dziesiątego.

Feito no Luxemburgo, em vinte e quatro de Junho de dois mil e dez.

Întocmit la Luxemburg, la douăzeci și patru iunie două mii zece.

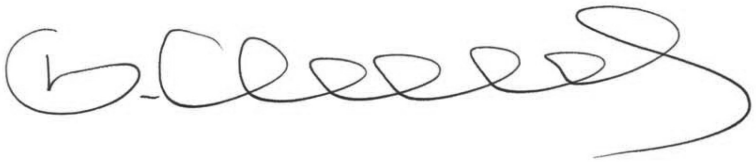
V Luxemburgu dňa dvadsiateho štvrtého júna dvetisícdesať.

V Luxembourgu, dne štiriindvajsetega junija leta dva tisoč deset.

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäneljäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakymmenen.

Som skedde i Luxemburg den tjugofjärde juni tjugohundratio.

За Република България



Voor het Koninkrijk België

Pour le Royaume de Belgique

Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

Diese Unterschrift bindet zugleich 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

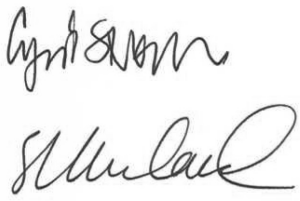


За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā
Europos Sajungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen





For the United States of America



Tillägg till protokollet

BILAGA 6

Ägande och kontroll av tredjeländers lufttrafikföretag

1. Ingen av parterna ska 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 ska 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 vid dagen för undertecknandet av detta avtal, eller något afrikanskt land som tillämpar ett open skies-avtal om lufttrafik med Förenta staterna vid dagen för undertecknandet av detta avtal, på grund av att det lufttrafikföretaget i praktiken kontrolleras av en eller flera medlemsstater, medborgare i dessa stater eller båda.

3. Ingen av parterna ska 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 i praktiken kontrollerar det lufttrafikföretaget, under förutsättning att tredjelandet i fråga har etablerat samarbete i luftfartsrelationer med båda parter.

4. Gemensamma kommittén ska föra ett register över tredjeländer som av båda parter anses ha etablerat samarbete i luftfartsrelationer.

Gemensam förklaring

Företrädarna för Förenta staterna och Europeiska unionen och dess medlemsstater har bekräftat att protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater som paraferades i Bryssel den 25 mars 2010 ska bestyrkas på andra språk, antingen genom skriftväxling, före undertecknandet av protokollet, eller genom beslut av gemensamma kommittén, efter det att protokollet har undertecknats.

Denna gemensamma förklaring ska utgöra en integrerad del av protokollet.

För Förenta staterna	För Europeiska unionen och dess medlemsstater
John BYERLY (undertecknat)	Daniel CALLEJA (undertecknat)
25 mars 2010	25 mars 2010

SAMFÖRSTÅNDSAVTAL

1. Delegationer med företrädare för Europeiska unionen och dess medlemsstater och för Amerikas förenta stater möttes i Bryssel den 23–25 mars 2010 för att slutföra förhandlingar om andra etappen i ett luftfartsavtal. Delegationerna finns förtecknade i tillägg A.

2. Delegationerna nådde en preliminär överenskommelse om, och paraferade, ett protokoll om ändring av det luftfartsavtal mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater som undertecknades den 25 och 30 april 2007 (nedan kallat *protokollet*, bifogat som tillägg B). Delegationerna avser att lägga fram utkastet till protokoll för sina respektive myndigheter för godkännande, så att det kan träda i kraft inom en snar framtid.

3. Hänvisningarna i detta samförståndsavtal till avtalet – och till artiklar, stycken och bilagor – ska ses som hänvisningar till avtalet i dess lydelse enligt protokollet.

4. EU-delegationen bekräftade att Europeiska unionen ersatt och efterträtt Europeiska gemenskapen till följd av ikraftträdandet, den 1 december 2009, av Lissabonfördraget om ändring av fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och att Europeiska gemenskapens samtliga rättigheter och skyldigheter och alla hänvisningar till Europeiska gemenskapen i avtalet från och med den dagen gäller Europeiska unionen.

5. Delegationerna försäkrade att förfarandena för ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut avseende lufttrafikföretags lämplighet och medborgarskap i den nya artikel 6a inte är avsedda att ändra de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på internationell lufttransport och som avses i artikel 4 i avtalet.

6. Beträffande artikel 9 uttryckte delegationerna sin önskan att främja samarbetet mellan EU och Förenta staterna inom området luftfartsskydd i syfte att uppnå, där det är möjligt, maximal tillit till varandras skyddsåtgärder, i enlighet med tillämpliga lagar och andra författningar, för att minska onödigt upprepande av sådana åtgärder.

7. Delegationerna noterade att skyddssamarbetet väntas inbegripa följande: regelbundna samråd om ändringar av befintliga krav, där det är möjligt före genomförandet av ändringarna; nära samordning av flygplatsbedömningar och, där det är möjligt och lämpligt, inspektioner av lufttrafikföretag; utbyte av information om nya skyddstekniker och skyddsförfaranden.

8. I syfte att främja effektiv användning av tillgängliga resurser, förbättra skyddet och främja rörligheten för passagerare noterade delegationerna fördelarna med snabba och, där det är möjligt, samordnade motåtgärder vid nya hot.

9. Båda delegationerna noterade att bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat och Förenta staterna för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital inte ändras genom detta protokoll.

10. Beträffande artikel 15.7 noterade EU-delegationen att man räknade med att allt arbete inom detta område skulle inbegripa, bland annat, behandling av följande frågor: åtgärdernas miljöeffektivitet och tekniska integritet, behovet av att undvika snedvridning av konkurrensen och koldioxidläckage och, där det är lämpligt, huruvida och hur sådana åtgärder kan kopplas till eller integreras med varandra. Förenta staternas delegation noterade att den i samband med framtagningen av rekommendationer skulle önska att man bland annat inriktar sig på förenlighet med Chicagokonventionen och främjande av avtalets mål.

11. De båda delegationerna betonade att ingenting i avtalet på något sätt påverkar deras respektive juridiska och politiska ståndpunkter i olika luftfartsrelaterade miljöfrågor.

12. Som ett erkännande av gemensamma miljömål utarbetade delegationerna ett gemensamt uttalande om miljösamarbetet, vilket bifogas som tillägg C till detta samförståndsavtal.

13. EU-delegationen bekräftade på nytt EU:s avsikt att fortsätta att arbeta via Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar för att fastställa globala mål avseende utsläppsminskningar för internationell luftfart.

14. Förenta staternas och EU:s delegationer bekräftade på nytt Förenta staternas och EU:s avsikter att arbeta via Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) för att hantera utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart. Båda delegationerna noterade också bidragen från branschen till stöd för denna process.

15. Båda delegationerna noterade att hänvisningarna till den väl avvägda strategin i artikel 15.4 gäller resolution A35-5, som antogs enhälligt vid Icao-församlingens trettiofemte möte. Delegationerna betonade att alla aspekter av den princip om en väl avvägd strategi som fastställdes i den resolutionen är relevanta och viktiga, däribland erkännandet att stater har relevanta rättsliga förpliktelser samt är bundna av existerande avtal, gällande lagar och fastställd politik som kan påverka deras genomförande av Icaos väl avvägda strategi.

16. Båda delegationerna underströk sitt stöd för tillämpning av Icaos ”Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise”, som offentliggjordes i Icao-dokument 9829 (andra utgåvan).

17. Beträffande artikel 15.5 a noterade EU-delegationen att ”berörda parter” i artikel 2 f i direktiv 2002/30/EG definieras som ”fysiska eller juridiska personer som berörs av eller sannolikt kommer att beröras av bullerbekämpande åtgärder, däribland i form av driftsrestriktioner, eller som har ett rättmätigt intresse av att sådana åtgärder vidtas”. EU-delegationen noterade också att medlemsstaterna, enligt artikel 10 i det direktivet, ska se till att förfaranden för samråd med berörda parter för tillämpningen av artiklarna 5 och 6 i direktivet inrättas i enlighet med tillämplig nationell lag.

18. EU-delegationen, som erkände de utmaningar som hör samman med arbetstagares ökande rörlighet över gränserna och med företagens strukturer, noterade att Europeiska kommissionen uppmärksamt övervakar situationen och överväger ytterligare initiativ i syfte att förbättra genomförandet, tillämpningen och verkställigheten på detta område. EU-delegationen hänvisade också till det arbete som utförs av Europeiska kommissionen avseende transnationella företagsavtal och uttryckte sin villighet att i förekommande fall informera den gemensamma kommittén om dessa och andra, besläktade initiativ.

19. Förenta staternas delegation noterade att den princip i Förenta staterna som medger val av en enda representant för en viss klass eller yrkesgrupp bland de anställda vid ett lufttrafikföretag har bidragit till att främja rättigheterna för både kabinpersonal och markpersonal att organisera sig och att förhandla fram och driva igenom kollektivavtal.

20. Båda delegationer noterade att om en part skulle vidta åtgärder som strider mot avtalet, inklusive artikel 21, får den andra parten utnyttja alla lämpliga och proportionella åtgärder i överensstämmelse med internationell rätt, däribland avtalet.

21. Angående artikel 21.4 noterade EU-delegationen att den granskning som nämns i det stycket kommer att utföras av Europeiska kommissionen på eget initiativ eller ensidigt.

22. Delegationerna noterade att de trafikrättigheter som nämns i artikel 21.4 a skulle utgöra ett komplement till de trafikrättigheter som beviljas Europeiska unionen och dess medlemsstater i artikel 3 i avtalet.

23. Delegationerna uttryckte sin tillfredsställelse över samarbetet mellan Förenta staternas transportministerium och Europeiska kommissionen, såsom föreskrivs i avtalet, med det gemensamma målet att öka den ömsesidiga kunskapen om lagar, förfaranden och praxis i deras respektive konkurrensordningar och om den effekt utvecklingen av lufttransportsektorn har haft, eller sannolikt kommer att ha, på konkurrensen inom sektorn.

24. Delegationerna bekräftade respektive konkurrensmyndigheters åtagande för dialog och samarbete och för principen om öppenhet, i enlighet med rättsliga krav, inbegripet skyddet av konfidentiell affärsinformation. Delegationerna bekräftade vidare respektive konkurrensmyndigheters villighet att vid behov tillhandahålla vägledning om procedurkrav.

25. Delegationerna noterade att alla meddelanden till den gemensamma kommittén eller till någon annan instans i samband med samarbetet inom ramen för bilaga 2 måste följa reglerna i fråga om utlämnande av konfidentiell eller marknadskänslig information.

26. Avseende punkt 4 i bilaga 6 uttryckte delegationerna sin förhoppning om att den gemensamma kommittén, inom ett år efter undertecknandet av protokollet, kommer att utveckla lämpliga kriterier för fastställande av huruvida länder har etablerat samarbete avseende luftfartsrelationer.

27. Delegationerna välkomnade deltagandet av företrädare för Island och Norge som observatörer i EU-delegationen och noterade att arbetet kommer att fortsätta i den gemensamma kommittén för att ta fram ett förslag angående villkor och förfaranden för Islands och Norges anslutning till avtalet, i dess lydelse enligt protokollet.

28. Båda delegationer uttryckte förväntningar om att deras respektive luftfartsmyndigheter skulle tillåta verksamhet som uppfyller villkoren i avtalet, i dess lydelse enligt protokollet, på grundval av samförstånd och ömsesidighet, eller på administrativ basis, från och med dagen för undertecknandet av protokollet.

För Europeiska unionens och dess medlemsstaters delegation

Daniel CALLEJA

För Amerikas förenta staters delegation

John BYERLY

Tillägg C

Gemensamt uttalande om miljösamarbete

Delegationerna som företrädde Förenta staterna respektive Europeiska unionen och dess medlemsstater bekräftade på nytt att hanteringen av den internationella luftfartens miljöpåverkan är av avgörande betydelse. De uttryckte att de gemensamt står bakom de miljömål som fastställdes vid Icao-församlingens trettiofemte möte, dvs. att sträva efter att

a) begränsa eller minska antalet människor som påverkas av betydande flygplansbuller,

b) begränsa eller minska luftfartsutsläppens inverkan på lokal luftkvalitet, och

c) begränsa eller minska de luftfartsrelaterade växthusgasutsläppens inverkan på det globala klimatet.

Delegationerna uttryckte sin uppskattning över resultatet av den femtonde konferensen med parterna i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar och Köpenhamnsöverenskommelsen, däribland det gemensamma erkännandet av den vetenskapliga ståndpunkten att höjningen av den globala temperaturen bör hållas under två grader Celsius.

Delegationerna bekräftade parternas starka önskan och villighet att arbeta tillsammans för att bygga vidare på de framsteg som uppnåtts av Icaos högnivåmöte om internationell luftfart och klimatförändring genom att sträva efter att ansluta sig till internationella partner i en gemensam insats inom Icao för att inrätta ett mer ambitiöst handlingsprogram, som inbegriper robusta mål, en ram för marknadsbaserade åtgärder och beaktande av utvecklingsländers särskilda behov.

Båda sidor noterade att de åtagit sig att samarbeta inom Icaos kommitté för luftskydd inom luftfarten (Caep) för att säkerställa att dess arbetsprogram genomförs i rätt tid och effektivt, inklusive antagandet av en global CO_2-norm för luftfartyg samt andra åtgärder avseende klimatförändring, buller och luftkvalitet.

Delegationerna betonade vikten av att minska luftfartens miljöpåverkan genom att

— fortsätta med samarbetet avseende programmen NextGen och Sesar för en modernisering av flygledningstjänsten, inklusive Aire-initiativet (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions),

— vid behov främja och påskynda utvecklingen och ibruktagandet av ny flygplansteknik och hållbara alternativa bränslen, däribland via det gemensamma teknikinitiativet Clean Sky, Cleen-programmet (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), Caafi-initiativet (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) och Swafea-initiativet (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation), och

— samarbeta med forskarsamhället via, exempelvis, Caeps *Impacts and Science Group* för att bättre kunna förstå och kvantifiera luftfartens inverkan på miljön, såsom hälsoeffekter och klimatpåverkan som inte är CO_2-relaterad.