



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 21.4.2006
KOM(2006) 169 lõplik

2006/0058 (CNS)

Ettepanek:

**EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD
LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS**

**Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vahelise
lennutranspordilepingu allkirjastamise ja ajutise rakendamise kohta**

Ettepanek:

**EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD
LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS**

**Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vahelise
lennutranspordilepingu sõlmimise kohta**

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1) ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vahelise lennutranspordilepingu allkirjastamise ja ajutise rakendamise kohta on peetud läbirääkimisi nõukogult 2003. aasta juunis saadud volituse alusel. Praegu toimib lennuühendus ELi ja USA vahel mõnede liikmesriikide ja USA vaheliste kahepoolsete lepingute alusel. Need kahepoolsed lepingud sisaldavad sätteid, mille kohta on Euroopa Kohus teinud 2002. aasta novembris otsuse, et need ei ole kooskõlas ühenduse õigusega ning seepärast on oluline kehtestada ühenduse tasandil uus ELi ja USA lennuteenuseid hõlmav raamistik. Kõnealune leping on ulatuslik esimese etapi kokkulepe ja sisaldab mõlemapoolset kohustust alustada läbirääkimisi teise etapi kohta määratletud aja jooksul. See vastaks ühenduse õiguslikele nõuetele ja annaks kohe olulist majanduslikku kasu transatlantilistele lennureisijatele ja lastisatjatatele.

- **Üldine taust**

Läbirääkimisvolitus anti eesmärgiga luua ELi ja USA vaheline avatud lennunduspiirkond. See looks ELi ja USA vahelise lennutranspordi ühtse turu, kus investeringute tegemist ning Euroopa ja USA lennuettevõtjate teenuste pakkumist ei takistaks piirangud, sealhulgas mõlema poole siseturul. Volituse eesmärgi täielik saavutamine nõuaks olulisi muudatusi Ameerika Ühendriikide õigusaktides, eelkõige olemasolevate välisomanduse, USA lennuettevõtjate kontrolli ja kabotaažiga seotud õiguslike piirangute kõrvaldamist. Need küsimused on USAs poliitiliselt äärmiselt tundlikud. Seepärast tunnistatakse volitusega selgelt lepingu järk-järgulise rakendamise võimalikkust, kuigi see nõuab mehhanisme, et tagada edasimineku järgmistes etappides.

EL on läbirääkimiste käigus nõustunud, et kabotaaži ei peaks lisama esimese etapi kokkuleppesse, kuid selgitas USA-le, et EL kiidaks esimese etapi kokkuleppe heaks ainult juhul, kui on tehtud märkimisväärsed edusammud USA lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolliga seotud piirangute kõrvaldamisel. 2. novembril 2005 esitas USA transpordiministeerium eeskirjade koostamise ettepaneku teatise (*Notice of Proposed Rulemaking, NPRM*), millega tõlgendatakse uuesti USA lennuettevõtjate seaduslikku nõuet kuuluda USA kodanike „tegeliku kontrolli“ alla, et suurendada väliskodanike võimalusi investeerida USA lennuettevõtetesse ja osaleda nende juhtimisel.

Volituse läbirääkimisjuhiste põhjal vormistas komisjon Ameerika Ühendriikidega sõlmitava lepingu teksti viimases läbirääkimiste voorus 18. novembril 2005. Lepingu teksti lõplikul vormistamisel märkis EL, et otsuse tegemisel lepingu sõlmimise kohta võtavad Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid arvesse lõplikus eeskirjas kajastuvaid NPRMi protsessi tulemusi. Seepärast sõltub nõukogu otsuse vastuvõtmine eelnevalt USA transpordiministeeriumis vastuvõetud otsusest, mida nõukogu hindab selgeks, märkimisväärses ja suureks muutuseks kõnealuses valdkonnas USA poliitikas. Kui USA transpordiministeeriumi lõplik eeskiri avaldatakse piisavalt aegsasti ja kui nõukogu hinnang on positiivne, toimub lepingu allkirjastamine 2006. aasta esimesel poolel.

- **Ettepanekus käsitletavas valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Lepingu sätetega asendatakse 20 liikmesriikide ja Ameerika Ühendriikide vaheliste kehtivate kahepoolsete lennunduslepingute sätteid.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega**

Ameerika Ühendriikidega sõlmitud lennutranspordileping on olnud ELi pikaajaline prioriteet ning olulise tähtsusega ELi lennundusala välispoliitika arengus, nagu on määratletud komisjoni teatistes KOM(2005) 79 (lõplik) „Ühenduse lennundusala välispoliitika programmi arendamine“. Lepingu ülesanne on ka ühenduse lennundusala välispoliitika põhieesmärgi täitmine, viies kehtivad kahepoolsed lennunduslepingud kooskõlla ühenduse õigusega.

2) KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloostus

Kogu läbirääkimiste aja jooksul konsulteeris komisjon põhjalikult sidusrühmadega, eelkõige nõuandefoorumi raames toimunud korrapärastel kohtumistel, kus osalesid lennuctevõtjate, lennujaamade ja tööorganisatsioonide esindajad.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Nõuandefoorumi käigus peeti rohkem kui 10 kohtumist, kus arutati üksikasjalikult läbirääkimiste kõiki üksikasju. Kõik sidusrühmade märkused võeti nõuetekohaselt arvesse komisjoni seisukoha ettevalmistamisel läbirääkimisteks.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välisekspertide arvamusi ei olnud vaja kasutada.

- **Mõju hindamine**

Leping on esimene oluline samm ELi lõppeesmärgi saavutamiseks ELi/USA avatud lennunduspiirkonna loomisel. USA konsultantide (the Brattle Group) poolt komisjonile 2002. aastal koostatud aruande põhjal suureneks tänu ELi/USA avatud lennunduspiirkonnale reisijate arv 17 miljoni võrra, tarbijate kasu vähemalt 5 miljardi euro võrra aastas ning samuti suureneks tööhõive mõlemal pool Atlandi ookeani.

Lepinguga luuakse ühiskomitee, kes vastutab lepingu rakendamise ja selle mõjude läbivaatamise eest.

3) ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Kõnealune leping on ulatuslik esimese etapi kokkulepe, millega asendatakse liikmesriikide ja Ameerika Ühendriikide vahelised kehtivad kahepoolsed lepingud.

Lepinguga kõrvaldatakse kõik olemasolevad nii ühenduse kui ka Ameerika Ühendriikide lennuettevõtjate õiguste piirangud lennuühendusel Euroopa Ühenduse ja Ameerika Ühendriikide punktide vahel. Sellega seoses kõrvaldatakse lepinguga ka takistused seoses ühenduse lennuettevõtjate õigusega kasutada ühenduses asutamisõigust, sealhulgas õigust diskrimineerimiseta turulepääsule seoses lennuteenuste pakkumisega Ameerika Ühendriikidesse ja Ameerika Ühendriikidest, mida on käsitletud Euroopa Ühenduste Kohtu otsustes kohtuasjades C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98.

- **Õiguslik alus**

Artikli 80 lõige 2 koos artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lausega ja artikli 300 lõike 3 esimene lõik.

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse niivõrd, kui võrd ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei saa ettepaneku eesmärgi täielikult saavutada järgmis(t)el põhjus(t)el.

Lepinguga kehtestatakse ühenduse tasandil uued kokkulepped, millega korraldatakse transatlantiliste lennuteenuste pakkumist ja millega asendatakse praegused üksikute liikmesriikide sõlmitud kokkulepped. Lepinguga luuakse samaaegselt kõigile ühenduse lennuettevõtjale ühtsed tingimused turulepääsuks ja kehtestatakse uued kokkulepped õigusloomet käsitleva koostöö suhtes Euroopa Ühenduse ja Ameerika Ühendriikide vahel valdkondades, mis on olulised transatlantiliste lennuteenuste ohutuks, turvaliseks ja tõhusaks osutamiseks. Elukõige tagab see tugevdatud koostöö lennundusjulgestuse ja lennuohutuse valdkonnas. Uute kokkulepetega suunatakse ka mõlema poole konkurentsiasutuste koostööd seoses nende konkurentsirežiimide rakendamisega transatlantilist turgu mõjutava rahvusvahelise lennunduse suhtes. Kõnealuseid kokkuleppeid saab saavutada ainult ühenduse tasandil, sest need hõlmavad üksnes ühenduse ainupädevusse kuuluvaid valdkondi.

Ühenduse meetmetega saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmistel põhjustel.

Lepinguga võimaldatakse selle tingimuste samaaegset laienemist 25-le liikmesriigile, kohaldades diskrimineerimata samu eeskirju ja tuues kasu kõigile ühenduse lennuettevõtjatele olenemata nende päritolust. Need lennuettevõtjad võivad nüüd vabalt teostada lende mis tahes Euroopa Liidu punktist mis tahes punkti Ameerika Ühendriikides.

Kõigi ELi ja Ameerika Ühendriikide vaheliste turulepääsu piirangute kõrvaldamine mitte ainult ei too juurde uusi ettevõtjaid turul ega loo võimalusi väiksema lennukoormusega lennujaamadele, vaid lihtsustab ka konsolideerimist ühenduse lennuettevõtjate vahel.

Lepinguga tagatakse kõigile ühenduse lennuettevõtjatele juurdepääs äri võimalustele, nagu õhusõidukite varustamine meeskondadega USA lennuettevõtjatele, mida ükski liikmesriik ei suudaks tagada eraldi läbirääkimistega. Volituse üks peamisi eesmärgi

on luua kõigi ELi ja USA lennuettevõtjate vahel võrdsed võimalused, mis omakorda nõuab tihedat reguleerivat koostööd, mida saab saavutada üksnes ühenduse tasandil.

Seetõttu on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega järgmistel põhjustel.

Luuakse ühiskomitee, et arutada lepingu rakendamisega seotud küsimusi. Ühiskomitee soodustab ekspertide tasemel seadusandlike algatuste ja muudatuste vahetamist või arendamist ning analüüsib potentsiaalseid valdkondi, millele leping võiks edaspidi laieneda. Ühiskomitee moodustatakse komisjoni ja liikmesriikide esindajatest.

Lisaks jätkavad liikmesriigid oma tavapäraste rahvusvahelise lennutranspordi kontekstis neile määratud haldusülesannete täitmist, kuid vastavalt ühtlaselt kohaldatavatele ühistele eeskirjadele.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusaktid: muu.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

Lennundusalaseid välissuhteid saab edendada ainult rahvusvaheliste lepingutega.

4) MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

Ettepanek:

**EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD
LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS**

**Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vahelise
lennutranspordilepingu allkirjastamise ja ajutise rakendamise kohta**

**EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD LIIKMESRIIKIDE
VALITSUSTE ESINDAJAD,**

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2 koostoimes artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lausega,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjon on ühenduse ja liikmesriikide nimel pidanud läbirääkimisi lennutranspordilepingu (edaspidi „leping“) sõlmimiseks Ameerika Ühendriikidega.
- (2) Leping parafeeriti [kuupäev].
- (3) Leping tuleks allkirjastada ja seda tuleks kohaldada ajutiselt ühenduses ja liikmesriikides, pidades silmas lepingu hilisemat sõlmimist.
- (4) Ameerika Ühendriikide seadusõigusega nõutakse lisaks muu hulgas, et iga USAs tegutsemisluba omav lennuettevõtja peab olema USA kodanike „tegeliku kontrolli“ all. Ameerika Ühendriikide Transpordiministeerium on tõlgendanud kõnealust nõuet oma üldist poliitikat käsitlevas avalduses, mis on esitatud USA föderaaaleeskirjade koodeksi (Code of Federal Regulations – CRF) 14. jaotise osas 399.88 (edaspidi „CFRi 14 osa 399.88“).
- (5) Leping põhineb arusaamisel, et Ameerika Ühendriigid kohaldavad transpordiministeeriumi CFRi 14 osas 399.88 avaldatud seadusliku „tegeliku kontrolli“ nõude tõlgendamist viisil, mis annab Ameerika Ühendriikide lennuettevõttesse investeerinud liikmesriikide kodanikele võimaluse avaldada piisavat mõju selliste lennuettevõtete äritegevusele. Seega kui Ameerika Ühendriikide lennuametid või kohtud ei tõlgenda ega kohalda CFRi 14 osa 399.88 sellisel viisil, või kui kõnealust sätet muudetakse, see tühistatakse, võetakse tagasi või tunnistatakse kehtetuks, välja arvatud juhul, kui kõnealune säte asendatakse muu sättega, millega võimaldatakse ühenduse investoritele vähemalt sama soodsad tingimused, peaksid ühendus ja liikmesriigid lõpetama lepingu ajutise rakendamise.
- (6) Tuleks kehtestada menetluskord selleks, et otsustada vajaduse korral, kuidas lepingu ajutine rakendamine peatada. Vajalik on kehtestada ka menetluskord ühenduse ja liikmesriikide käesoleva lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitee osalemise ja lepingu artikliga 18 ettenähtud vahekohtumenetluse jaoks, samuti selliste lepingu

sätete rakendamiseks, mis käsitlevad lennundusjulgestust, ohutust, liiklusõigusi ja valitsuse toetust,

ON TEINUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1 (Allkirjastamine)

Lepingu võimalikku hilisemat sõlmimist silmas pidades on nõukogu eesistujal õigus määrata isik, kes on volitatud Euroopa Ühenduse nimel alla kirjutama Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vahelisele lennutranspordilepingule. Lepingu tekst on lisatud käesolevale otsusele.

Artikkel 2 (Ajutine rakendamine)

1. Kuni jõustumiseni kohaldavad ühendus ja liikmesriigid lepingut ajutiselt alates [kuupäev].
2. Otsus lepingu ajutise rakendamise peatamise kohta ja sellest Ameerika Ühendriikidele teatamine vastavalt käesoleva lepingu artikli 24 lõikele 2 ning otsus sellise teatise tagasivõtmise kohta tehakse nõukogu poolt ühenduse ja liikmesriikide nimel ühehäälselt komisjoni ettepaneku põhjal.
3. Kui nõukogu teeb kooskõlas lõikes 2 kehtestatud korraga kindlaks, et
 - a) Ameerika Ühendriikide lennundusametid või kohtud tõlgendavad või kohaldavad CFRi 14 osa 399.88 või mis tahes sellele järgnevat sätet viisil, mis ei anna Ameerika Ühendriikide lennuettevõttesse investeerinud liikmesriikide kodanikele võimalust avaldada piisavat mõju selliste lennuettevõtete äritegevusele, välja arvatud lennundusjulgestuse, ohutuse ja Civil Reserve Air Fleet'i kohustustega seotud küsimuste puhul; või
 - b) CFRi 14 osa 399.88 või mis tahes sellele järgnevat sätet on muudetud viisil, mis loovad USA lennuettevõtetesse investeerinud liikmesriikide kodanikele ebasoodsamad tingimused kui CFRi 14 osaga 399.88; või
 - c) CFRi 14 osa 399.88 või mis tahes sellele järgnev säte on tagasi võetud, tühistatud või kehtetuks tunnistatud, välja arvatud juhul, kui kõnealune säte asendatakse muu sättega, millega võimaldatakse USA lennuettevõtetesse investeerinud liikmesriikide kodanikele vähemalt sama soodsad tingimused kui CFRi 14 osaga 399.88,

teatab ta sellest vastavalt lepingu artikli 24 lõikele 2.

Artikkel 3 (Ühiskomitee)

1. Ühendust ja liikmesriike esindab käesoleva lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitees komisjon, keda abistavad liikmesriikide esindajad.

2. Ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha ühiskomitees käesoleva lepingu artiklitega 17 või 19 seotud küsimustes või küsimustes, mis ei nõua õiguslikku toimet omava otsuse vastuvõtmist, esitab komisjon. Muudel juhtudel võtab ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha vastu nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega komisjoni ettepaneku põhjal.

Artikkel 4 (Vahekoht)

1. Komisjon esindab ühendust ja liikmesriike vahekohtumenetluses vastavalt käesoleva lepingu artiklile 18.
2. Otsuse käesoleva lepingu artikli 18 lõike 7 kohaste õigushüvede kasutamise peatamise kohta teeb nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.
3. Otsused muude vastavalt käesoleva lepingu artiklile 18 võetavate asjakohaste meetmete kohta teeb komisjon, keda abistab nõukogu poolt ametisse nimetatud erikomitee liikmesriikide esindajatest.

Artikkel 5 (Liiklusõigused)

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni eelnevalt igast otsustest, mida nad kavatsevad vastavalt käesoleva lepingu artiklitele 4 või 5 vastu võtta.
2. Kui komisjon teeb mis tahes ajal kindlaks, et liikmesriikide vastavalt käesoleva lepingu artiklitele 4 või 5 vastuvõetud otsus või kavatsus otsust vastu võtta on vastuolus lepinguga, saadab ta asjaomasele liikmesriigile otsuse, millega nõutakse sobivate meetmete võtmist, et täita lepingu tingimusi. Komisjon teavitab sellisest otsusest nõukogu ja teisi liikmesriike. Mis tahes liikmesriik võib otsuse suunata nõukogule 10 tööpäeva jooksul alates otsuse teatavaks tegemisest. Nõukogu võib teha teistsuguse otsuse ühe kuu jooksul alates nõukogu poole pöördumisest. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Artikkel 6 (Ohutus)

Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata mis tahes käesoleva lepingu artikli 7 kohaselt nende poolt esitatud või saadud taotlustest ja teadetest.

Artikkel 7 (Lennundusjulgestus)

Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata mis tahes käesoleva lepingu artikli 8 kohaselt nende poolt esitatud või saadud taotlustest ja teadetest.

Artikkel 8 (Valitsuse subsidiumid ja toetused)

1. Kui liikmesriik leiab, et Ameerika Ühendriikide territooriumil asuva valitsusasutuse poolt kavandataval või makstaval subsidiumil või toetusel on käesoleva lepingu

artikli 13 lõikes 2 nimetatud ebasoodus mõju konkurentsile, võib ta sellest teavitada komisjoni, kes võib võtta ühendust asjaomase asutusega või taotleda käesoleva lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitee kokkukutsumist.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata, kui Ameerika Ühendriigid nendega vastavalt käesoleva lepingu artikli 13 lõikele 3 ühendust võtavad.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*

Ettepanek:

**EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD
LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS**

**Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vahelise
lennutranspordilepingu sõlmimise kohta**

**EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD LIIKMESRIIKIDE
VALITSUSTE ESINDAJATED,**

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2 koostoimes artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lausega ja artikli 300 lõike 3 esimese lõiguga,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi¹ arvamust

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjon on ühenduse ja liikmesriikide nimel pidanud läbirääkimisi lennutranspordilepingu (edaspidi „leping“) sõlmimiseks Ameerika Ühendriikidega.
- (2) Leping kirjutati alla [kuupäev].
- (3) Ühendus ja liikmesriigid peaksid lepingu heaks kiitma.
- (4) Ameerika Ühendriikide seadusõigusega nõutakse lisaks muu hulgas, et iga USAs tegutsemisluba omav lennuettevõtja peab olema USA kodanike „tegeliku kontrolli“ all. Ameerika Ühendriikide Transpordiministeerium on tõlgendanud kõnealust nõuet oma üldist poliitikat käsitlevas avalduses, mis on esitatud USA föderaaaleeskirjade koodeksi (Code of Federal Regulations – CRF) 14. jaotise osas 399.88 (edaspidi „CFRi 14 osa 399.88“).
- (5) Leping põhineb arusaamisel, et Ameerika Ühendriigid kohaldavad transpordiministeeriumi CFRi 14 osas 399.88 avaldatud seadusliku „tegeliku kontrolli“ nõude tõlgendamist viisil, mis annab Ameerika Ühendriikide lennuettevõttesse investeerinud liikmesriikide kodanikele võimaluse avaldada piisavat mõju selliste lennuettevõtete äritegevusele. Seega kui Ameerika Ühendriikide lennuametid või kohtud ei tõlgenda ega kohalda CFRi 14 osa 399.88 sellisel viisil, või kui kõnealust sätet muudetakse, see tühistatakse, võetakse tagasi või tunnistatakse kehtetuks, välja arvatud juhul, kui kõnealune säte asendatakse muu sättega, millega võimaldatakse ühenduse investoritele vähemalt sama soodsad tingimused, peaksid ühendus ja liikmesriigid lõpetama lepingu ajutise rakendamise.

¹ ELT C ...

- (6) Tuleks kehtestada menetluskord selleks, et otsustada vajaduse korral, kuidas leping lõpetada. Vajalik on kehtestada ka menetluskord ühenduse ja liikmesriikide käesoleva lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitee osalemise ja lepingu artikliga 18 ettenähtud vahekohtumenetluse jaoks, samuti selliste lepingu sätete rakendamiseks, mis käsitlevad lennundusjulgestust, ohutust liiklusõigusi ja valitsuse toetust.

ON TEINUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1(Heakskiitmine)

1. Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Ameerika Ühendriikide vaheline lennutranspordileping on ühenduse nimel heaks kiidetud. Lepingu tekst on lisatud käesolevale otsusele.
2. Pärast kõigi käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike riiklike menetluste lõpetamist edastab iga liikmesriik nõukogu peasekretariaadile käesoleva lepingu artikliga 25 ettenähtud diplomaatilise noodid.
3. Nõukogu eesistujal on õigus määrata isik, kes on volitatud ühenduse ja liikmesriikide nimel saatma Ameerika Ühendriikidele käesoleva lepingu artiklis 25 sätestatud diplomaatilise noodid.

Artikkel 2 (Lõpetamine)

1. Otsus lepingu lõpetamise kohta ja sellest Ameerika Ühendriikidele teatamine vastavalt käesoleva lepingu artiklile 22 ning otsus sellise teatise tagasivõtmise kohta tehakse nõukogu poolt ühenduse ja liikmesriikide nimel ühehäälselt komisjoni ettepaneku põhjal.
2. Kui nõukogu teeb kooskõlas lõikes 2 kehtestatud korraga kindlaks, et
 - a) Ameerika Ühendriikide lennundusametid või kohtud tõlgendavad või kohaldavad CFRi 14 osa 399.88 või mis tahes sellele järgnevat sätet viisil, mis ei anna Ameerika Ühendriikide lennuettevõttesse investeerinud liikmesriikide kodanikele võimalust avaldada piisavat mõju selliste lennuettevõtete äritegevusele, välja arvatud lennundusjulgestuse, ohutuse ja Civil Reserve Air Fleet'i kohustustega seotud küsimuste puhul; või
 - b) CFRi 14 osa 399.88 või mis tahes sellele järgnevat sätet on muudetud viisil, mis loovad USA lennuettevõttesse investeerinud liikmesriikide kodanikele ebasoodsamad tingimused kui CFRi 14 osaga 399.88; või
 - c) CFRi 14 osa 399.88 või mis tahes sellele järgnev säte on tagasi võetud, tühistatud või kehtetuks tunnistatud, välja arvatud juhul, kui kõnealune säte asendatakse muu sättega, millega võimaldatakse USA lennuettevõttesse investeerinud liikmesriikide kodanikele vähemalt sama soodsad tingimused kui CFRi 14 osaga 399.88,

teatab ta sellest vastavalt lepingu artiklile 22.

Artikkel 3 (Ühiskomitee)

1. Ühendust ja liikmesriike esindab käesoleva lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitees komisjon, keda abistavad liikmesriikide esindajad.
2. Ühenduse ja selle liikmesriikide seisukoha ühiskomitees käesoleva lepingu artiklitega 17 või 19 seotud küsimustes või küsimustes, mis ei nõua õiguslikku toimet omava otsuse vastu võtmist, esitab komisjon. Muudel juhtudel võtab ühenduse seisukoha vastu nõukogu kvalifitseeritud häälteenamusega komisjoni ettepaneku põhjal.

Artikkel 4 (Vahekohus)

1. Komisjon esindab ühendust ja liikmesriike vahekohtumenetluses vastavalt käesoleva lepingu artiklile 18.
2. Otsuse käesoleva lepingu artikli 18 lõike 7 kohaste õigushüvede kasutamise peatamise kohta teeb nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.
3. Otsused muude vastavalt käesoleva lepingu artiklile 18 asjakohaste meetmete kohta teeb komisjon, keda abistab nõukogu poolt ametisse nimetatud erikomitee liikmesriikide esindajatest.

Artikkel 5 (Liiklusõigused)

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni eelnevalt igast otsustest, mida nad kavatsevad vastavalt käesoleva lepingu artiklitele 4 või 5 vastu võtta.
2. Kui komisjon teeb mis tahes ajal kindlaks, et liikmesriikide vastavalt käesoleva lepingu artiklitele 4 või 5 vastuvõetud otsus või kavatsus otsust vastu võtta on vastuolus lepinguga, saadab ta asjaomasele liikmesriigile otsuse, millega nõutakse sobivate meetmete võtmist, et täita lepingu tingimusi. Komisjon teavitab sellisest otsusest nõukogu ja teisi liikmesriike. Mis tahes liikmesriik võib otsuse suunata nõukogule 10 tööpäeva jooksul alates otsuse teatavaks tegemisest. Nõukogu võib teha teistsuguse otsuse ühe kuu jooksul alates nõukogu poole pöördumisest. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Artikkel 6 (Ohutus)

Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata mis tahes käesoleva lepingu artikli 7 kohaselt nende poolt esitatud või saadud taotlustest ja teadetest.

Artikkel 7 (Lennundusjulgestus)

Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata mis tahes käesoleva lepingu artikli 8 kohaselt nende poolt esitatud või saadud taotlustest ja teadetest.

Artikkel 8 (Valitsuse subsidiumid ja toetused)

1. Kui liikmesriik leiab, et Ameerika Ühendriikide territooriumil asuva valitsusasutuse poolt kavandataval või makstaval subsidiumil või toetusel on käesoleva lepingu artikli 13 lõikes 2 nimetatud ebasoodus mõju konkurentsile, võib ta sellest teavitada komisjoni, kes võib võtta ühendust asjaomase asutusega või taotleda käesoleva lepingu artikli 17 kohaselt loodud ühiskomitee kokkukutsumist.
2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata, kui Ameerika Ühendriigid nendega vastavalt käesoleva lepingu artikli 13 lõikele 3 ühendust võtavad.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*

LISA

LENNUTRANSPOORDILEPING

AMEERIKA ÜHENDRIIGID (edaspidi „USA”) ühelt poolt ja

AUSTRIA VABARIIK,

BELGIA KUNINGRIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

EESTI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

PRANTSUSE VABARIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

KREEKA VABARIIK,

UNGARI VABARIIK,

IIRIMAA,

ITAALIA VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

MALTA VABARIIK,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

SLOVAKI VABARIIK,

SLOVEENIA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

SUURBRITANNIA JA PÕHJA-IIRI ÜHENDKUNINGRIIK,

olles EUROOPA ÜHENDUSE asutamislepingu osalised ja Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi „liikmesriigid”)

ning EUROOPA ÜHENDUS teiselt poolt,

soovides edendada lennuettevõtjate konkurentsil põhinevat rahvusvahelist lennundust turul, mille reguleerimisse valitsused minimaalselt sekkuvad;

soovides soodustada rahvusvahelise lennutranspordi võimaluste laienemist, sealhulgas lennutranspordivõrgustike arendamise teel, et täita reisijate ja vedajate vajadust mugavate lennutransporditeenuste järele;

soovides võimaldada lennuettevõtjatel pakkuda reisijatele ja vedajatele avalikke konkurentsivõimelisi hindu ja teenuseid avatud turgudel;

soovides, et kõik lennutranspordisektorid, sealhulgas lennuettevõtete töötajad, saaksid liberaliseeritud lepingust kasu;

soovides tagada rahvusvahelise lennutranspordi ohutuse ja julgestuse kõrgeimat taset ning veel kord rõhutades oma tõsist muret õhusõidukite ohutuse vastu suunatud tegude või ähvarduste üle, mis ohustavad isikuid või vara, mõjutavad negatiivselt lennutranspordi toimimist ning kahjustavad üldsuse usaldust tsiviillennunduse ohutuse vastu;

võttes arvesse rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni, mis avati allkirjastamiseks Chicagos 7. detsembril 1944;

tunnistades, et valitsuse subsidiumid võivad kahjustada lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ning takistada käesoleva lepingu põhieesmärkide saavutamist;

kinnitades keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel;

võttes arvesse tarbijate kaitse olulisust, sealhulgas kaitset, mille tagab rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mis on koostatud 28. mail 1999 Montrealis,

soovides tugineda olemasolevate lepingute raamistikule eesmärgiga avada juurdepääs turgudele ning võimaldada tarbijatele, lennuettevõtjatele, töötajatele ning üldsusele mõlemal pool Atlandi ookeani maksimaalset kasu;

soovides luua ülemaailmse tähtsusega pretsedenti, et propageerida liberaliseerimise eeliseid selles üliolulises majandussektoris;

on kokku leppinud järgmises:

Artikkel 1

Mõisted

Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas lepingus järgmisi mõisteid:

1. Leping – käesolev leping, selle lisad ja muudatused.
2. Lennutransport – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, lasti ja posti – kas eraldi või koos – vedu õhusõidukil.
3. Konventsioon – 7. detsembril 1944 Chicagos allkirjastamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis hõlmab:
 - a. kõiki vastavalt konventsiooni artikli 94 punktile a jõustunud ja nii USA kui ka liikmesriigi või liikmesriikide poolt ratifitseeritud muudatusi, mis seonduvad kõnealuse teemaga ja
 - b. vastavalt konventsiooni artiklile 90 vastu võetud lisasid, kui lisa või selle muudatus on konkreetsel hetkel jõus nii USA kui ka liikmesriigi või liikmesriikide suhtes ning seondub kõnealuse teemaga.
4. Kogumaksumus – teenuse pakkumise maksumus koos mõistliku tasuga halduskulude eest.
5. Rahvusvaheline lennutransport – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
6. Lepinguosaline – USA või Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid.
7. Hind – piletihind, tariif või tasu, mida lennuettevõtjad, sealhulgas nende esindajad, võtavad reisijate, pagasi ja/või lasti (välja arvatud post) vedamise eest lennutranspordiga, kaasa arvatud vajaduse korral maismaa- või meretranspordi ja rahvusvahelise lennutranspordiga, koos nende piletihindade, tariifide või tasude rakendamise tingimustega.
8. Peatus muul eesmärgil kui lennuliiklus – maandumine lennutranspordis muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, lasti ja/või posti pardalevõtmine või mahalaadimine.
9. Territoorium – USA puhul maismaaalad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla; Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide puhul maismaaalad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut vastavalt asutamislepingus ja sellele järgnevas dokumendis sätestatud tingimustele; käesoleva lepingu kohaldamisest Gibraltari lennujaama suhtes ei järeldu, et see kahjustaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke seisukohti nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb; käesoleva määruse kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes lükatakse edasi, kuni jõustub kord, mis sisaldub Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembril 1987 tehtud ühisdeklaratsioonis. ja
10. Kasutustasu – lennuettevõtjatelt lennujaama, lennujaama keskkonnavalade, lennuliikluse või lennundusjulgestuse rajatiste või teenuste, kaasa arvatud nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu.

Artikkel 2

Võrdsed võimalused

Lepinguosalised võimaldavad kummagi lepinguosalise lennuettevõtjatel võrdsetel alustel konkureerida käesoleva lepinguga reguleeritavate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste pakkumisel.

Artikkel 3

Õiguste andmine

1. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele järgmised õigused rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt
 - a. õigus ilma maandumiseta üle tema territooriumi lennata;
 - b. õigus teha tema territooriumil muid peatusi kui lennuliikluse eesmärgil;
 - c. õigus teostada rahvusvahelist lennutransporti punktide vahel järgmistel marsruutidel:
 - i. USA lennuettevõtjad: punktidest väljaspool USAd läbi USA ja vahepunktide mis tahes punkti mis tahes liikmesriigis või liikmesriikides ja väljaspool neid; lastiveo lennud mis tahes liikmesriigi ja mis tahes punkti või (sealhulgas mis tahes teises liikmesriigis asuvate) punktide vahel.
 - ii. Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide lennuettevõtjad (edaspidi „ühenduse lennuettevõtjad”): punktidest väljaspool liikmesriike läbi liikmesriikide ja vahepunktide mis tahes punkti või punktidesse USAs ja sellest väljaspool; lastiveo lennud USA ja mis tahes punkti või punktide vahel; ja
 - d. muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.
2. Kõik lennuettevõtjad võivad kõikidel lendudel omal valikul:
 - a. lennata ühel või mõlemal suunal;
 - b. kasutada ühel lennul erinevaid lennunumbreid;
 - c. lennata väljaspool lepinguosaliste territooriumi asuvate punktide, vahepunktide ja lepinguosaliste territooriumil asuvate punktide vahel mis tahes kombinatsioonis või järjekorras;
 - d. jätta vahele peatusi mis tahes punktis või punktides;
 - e. vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki mis tahes teise oma õhusõiduki vastu;

- f. lennuks oma territooriumilt väljaspool asuvatesse punktidesse kasutada ühte või mitut õhusõidukit või lennu numbrit ning pakkuda ja reklaamida seda lendu üldsusele ühe lennuna;
- g. teha vahemaandumisi mis tahes punktides kummagi poole territooriumil või sellest väljaspool;
- h. teha transiitvedusid läbi teise lepinguosalise territooriumi; ja
- i. olenemata veose päritolust kombineerida vedusid samal õhusõidukil;

ilma piiranguteta suuna ja geograafilise asukoha suhtes ja kaotamata käesoleva lepingu alusel lubatud mis tahes vedude õigust.

3. Käesoleva artikli lõiget 1 kohaldatakse tingimusel, et transport (välja arvatud lastilennud) on USA lennuettevõtjate puhul osa USAd teenindavatest lendudest ja ühenduse lennuettevõtjate puhul osa liikmesriiki teenindavatest lendudest.
4. Lepinguosalised lubavad lennuettevõtjatel turul valitseva olukorra alusel määrata nende poolt teostatava rahvusvahelise lennutranspordi lendude sageduse ja mahu. Vastavalt sellele õigusele ei kehtesta kumbki lepinguosaline ühepoolset piiranguid vedude mahule, sagedusele, lendude regulaarsusele, teise lepinguosalise lennuettevõtja käitatavale õhusõiduki tüübile või tüüpidele ega nõua teise lepinguosalise lennuettevõtjalt sõiduplaanide, tellimislendude programmide ega operatsiooniliste plaanide esitamist, välja arvatud juhul, kui seda nõutakse tolliformaalsuste täitmise eesmärgil, tehnilistel, lennutegevusega või keskkonnaga seotud põhjustel (mis on koosõlas artikliga 14) ja ühtsetel tingimustel koosõlas konventsiooni artikliga 15.
5. Lennuettevõtjad võivad teostada rahvusvahelise lennutranspordi lende ilma piiranguteta käitatavate õhusõidukite arvu või tüüpide muutmise osas mis tahes punktis, tingimusel et need lennud (välja arvatud lastilennud) on USA lennuettevõtjate puhul osa USAd teenindavatest lendudest või ühenduse lennuettevõtjate puhul osa liikmesriiki teenindavatest lendudest.
6. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:
 - a. USA lennuettevõtjatele õigust mis tahes liikmesriigi territooriumil võtta pardale tasu eest veetavaid reisijaid, pagasit, lasti või posti, mille sihtkoht on mõni teine punkt sama liikmesriigi territooriumil;
 - b. ühenduse lennuettevõtjatele õigust USA territooriumil võtta pardale tasu eest veetavaid reisijaid, pagasit, lasti või posti, mille sihtkoht on mõni teine punkt USA territooriumil.

Artikkel 4

Load

Kui lepinguosaline saab teise lepinguosalise lennuettevõtjalt lennu- ja tehniliste lubade vormistamise ja esitamise nõuete kohaselt esitatud taotluse, annab ta asjakohase loa minimaalse protseduurilise viivitusega, tingimusel et:

- a. USA lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle USAle, tema kodanikele või mõlemale;
- b. ühenduse lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle liikmesriigile või liikmesriikidele, liikmesriigi või liikmesriikide kodanikele või mõlemale;
- c. lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud taotluse või taotlused saanud lepinguosalise õigusaktide ja eeskirjadega, mida tavaliselt kohaldatakse rahvusvahelise lennutranspordi teostaja suhtes; ja
- d. järgitakse ja rakendatakse artikli 7 (ohutus) ja artikli 8 (lennundusjulgestus) sätteid.

Artikkel 5

Lubade tühistamine

1. Lepinguosalisel võivad tühistada, peatada või piirata lennu- või tehnilisi lube või muul viisil peatada või piirata teise lepinguosalise lennuettevõtja lende, kui:
 - a. USA lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle USA-le, tema kodanikele või mõlemale;
 - b. ühenduse lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus ja tegelik kontroll lennuettevõtja üle liikmesriigile või liikmesriikidele, liikmesriigi või liikmesriikide kodanikele või mõlemale; või
 - c. lennuettevõtja ei täida käesoleva lepingu artiklis 6 (seaduste kohaldamine) nimetatud õigusnorme.
2. Kui käesoleva artikli lõike 1 punktis c nimetatud õigusnormide edaspidise jätkuva mittetäitmise vältimiseks ei ole hädavajalik võtta koheseid meetmeid, rakendatakse käesolevas artiklis nimetatud õigusi üksnes pärast teise lepinguosalisega konsulteerimist.
3. Käesolev artikkel ei piira lepinguosaliste õigust teise lepinguosalise lennuettevõtjate lennu- või tehnilisi lube peatada, tühistada, piirata või neile tingimusi seada kooskõlas artikliga 7 (ohutus) või artikliga 8 (lennundusjulgestus).

Artikkel 6

Seaduste kohaldamine

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate õhusõidukite suhtes kehtivad teise lepinguosalise õigusnormid, mis reguleerivad rahvusvahelises lennuliikluses osalevate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile, sealt väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust tema territooriumil ning need õhusõidukid täidavad neid õigusnorme teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, sealt väljumisel või seal viibides.
2. Ühe lepinguosalise lennuettevõtja täidab teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljumisel teise lepinguosalise territooriumil kehtivaid õigusnorme reisijate, meeskondade või lasti õhusõidukil tema territooriumile sisenemise või sealt väljumise kohta (kaasa arvatud riiki sisenemise, julgeolekukontrolli, immigratsiooni, passide, tolli ja karantiini eeskirjad või posti puhul postieeskirjad).

Artikkel 7

Ohutus

1. Lepingupoolte vastutavad asutused tunnistavad käesoleva lepinguga sätestatud lennutranspordi teostamise eesmärgil kehtivaks teineteise poolt välja antud või kehtivaks tunnistatud ning seni kehtivaid lennukõlblikkussertifikaate, pädevustunnistusi ja lubasid, tingimusel et nende sertifikaatide, tunnistuste või lubade väljaandmise aluseks olevad nõuded on võrdsed vähemalt miinimumnõuetega, mida võidakse konventsioonist lähtuvalt kehtestada. Siiski võivad vastutavad asutused omaenda territooriumi ületavate lendude puhul mitte tunnustada pädevustunnistusi ja lubasid, mille on tema kodanikele välja andnud või mille kehtivust tunnistanud teise lepinguosalise vastutavad asutused.
2. Lepinguosalise vastutavad asutused võivad taotleda konsultatsioone teise lepinguosalise vastutava asutusega selle asutuse poolt järgitavate lennundusrajatise ja -seadmeid, õhusõidukite meeskondi, õhusõidukeid ja tema järelevalve all olevate lennuettevõtjate tegevust puudutavate ohutusnõuete osas. Need konsultatsioonid toimuvad 45 päeva jooksul taotluse esitamisest, kui ei lepita teisiti kokku. Kui pärast konsultatsioone leiab konsultatsioone taotlenud vastutav asutus, et teise lepinguosalise asutus(ed) ei kehtesta ega taga nendes valdkondades ohutusnõuete täitmist vähemalt konventsioonist tulenevate miinimumnõuete tasemel, teavitab konsultatsioone taotlenud asutus teise lepinguosalise asutust sellest ning minimaalsetele nõuetele vastamiseks vajalikuks peetavatest sammudest, ning teise lepinguosalise asutus astub vajalikke samme olukorra parandamiseks. Konsultatsioone taotlenud vastutav asutus jätab endale õiguse peatada, tühistada või piirata teise lepinguosalise asutuse järelevalve all oleva lennuettevõtja või lennuettevõtjate lennuloa või tehnilise loa, kui see asutus ei astu asjakohaseid samme olukorra parandamiseks, ning võtta selle lennuettevõtja või nende lennuettevõtjate suhtes koheseid meetmeid, kui see on hädavajalik vältimaks edasist mittevastavust eespool nimetatud nõuete täitmise ja tagamise kohustusele, mille tulemuseks on otsene risk lennuohutusele.

3. Euroopa Komisjonile saadetakse samaaegselt kõik käesoleva artikli kohaselt esitatud taotlused ja teated.
4. Miski käesolevas artiklis ei takista lepinguosaliste vastutavaid asutusi pidamast ohutuslaseid läbirääkimisi, kaasa arvatud igapäevast ohutusnõuete rakendamist või aeg-ajalt tekkida võivaid eriolukordi puudutavaid läbirääkimisi.

Artikkel 8

Lennundusjulgestus

1. Kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega kinnitavad lepinguosalisel, et nende vastastikune kohustus kaitsta tsiviillennundust õigusvastastetegude eest moodustab käesoleva lepingu lahutamatu osa. Piiramata oma õiguste ja kohustuste üldist iseloomu rahvusvahelise õiguse järgi, tegutsevad lepinguosalisel eelkõige kooskõlas järgmiste lepingutega: Tokios 14. septembril 1963 alla kirjutatud konventsioon kuritegude ja mõningate teiste tegude õhusõiduki pardal, Haagis 16. detsembril 1970 alla kirjutatud õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsioon, Montrealis 23. septembril 1971 alla kirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsioon ja selle Montrealis 24. veebruaril 1988 alla kirjutatud lisaprotokoll ebaseaduslike vägivallaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades.
2. Taotluse korral annavad lepinguosalisel teineteisele igakülgset abi, mis on vajalik tsiviillennunduse vastu suunatud ohtude korral, sealhulgas selleks, et ära hoida tsiviilõhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslikke tegusid õhusõidukite ohutuse, nende reisijate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete ohutuse vastu.
3. Vastastikustes suhetes tegutsevad lepinguosalisel kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kehtestatud lennundusjulgestuse standardite ja asjakohase soovitatava praktikaga, mis on määratletud konventsiooni lisades; lepinguosalisel nõuavad, et nende registritesse kantud õhusõidukite käitajad, samuti õhusõidukite käitajad, kelle põhiline tegevuskoht või alaline elukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennuväljade käitajad tegutseksid vastavalt nendele lennundusjulgestuse nõuetele.
4. Mõlemad lepinguosalisel tagavad, et nende territooriumidel rakendatakse tõhusaid meetmeid kaitsmaks õhusõidukeid ja kontrollimaks reisijaid, meeskonda, nende pagasit ja käsipagasit, samuti lasti ja õhusõiduki varusid pardalemineku või laadimise eel ja ajal, ning et neid meetmeid kohandatakse nii, et need oleksid vastavuses suurenenud ohuga tsiviillennunduses. Lepinguosalisel lepivad kokku, et järgima peab teise lepinguosalise poolt tema territooriumilt lahkumise ja tema territooriumil viibimisega seoses nõutavaid julgestusmeetmeid. Lepinguosalisel suhtuvad positiivselt teise lepinguosalise kõikidesse taotlustesse rakendada konkreetse ohu korral julgestusalaseid erimeetmeid.
5. Võttes täielikult arvesse ja austades vastastikku teineteise suveräänsust võib kumbki lepinguosaline kehtestada julgestusmeetmeid oma territooriumile sisenemise suhtes.

Võimaluse korral võtab see lepinguosaline arvesse julgestusmeetmeid, mida teine lepinguosaline juba rakendab, ja seisukohti, mida teine lepinguosaline võib esitada. Lepinguosalisel tunnustavad siiski, et käesolev artikkel ei piira lepinguosalise õigust keelata tema territooriumile sisenemast lennul või lendudel, mida ta peab oma julgeolekut ohustavaks.

6. Konkreetse julgeolekuohu korral võib lepinguosaline võtta erakorralisi meetmeid ja neid muuta. Nendest meetmetest teavitatakse viivitamata teise lepinguosalise asjaomaseid asutusi.
7. Lepinguosalisel rõhutavad, et oluline on töötada kooskõlastatud tavade ja standardite saavutamise nimel, mis on vahendiks lennutranspordi turvalisuse suurendamiseks ja nõuete erinevuse vähendamiseks. Sellel eesmärgil kasutavad ja arendavad lepinguosalisel olemasolevaid kanaleid juba kehtestatud ja kavandatavate julgestusmeetmete arutamiseks. Lepingupoole eeldavad, et arutlusele tulevate teemade hulgas on muuhulgas teise lepinguosalise kavandatavad või kaalumisel olevad julgestusmeetmed, kaasa arvatud tingimuste muutumisest põhjustatud julgestusmeetmete muutmine; ühe lepinguosalise soovitatud julgestusmeetmed teise lepingupoole julgestusnõuete järgimiseks; võimalused lennundusjulgestuse meetmeid käsitlevate standardite kohandamise kiirendamiseks ja ühe lepinguosalise nõuete vastavus teise lepinguosalise seadusandlikele kohustustele. Selliste arutelude eesmärk peaks olema anda aegsasti teavet uute julgestusalaste algatuste ja nõuete kohta ning neid eelnevalt arutada.
8. Ilma et see piiraks vajadust võtta viivitamatult meetmeid lennutranspordi turvalisuse tagamiseks, kinnitavad lepinguosalisel, et julgestusalaste meetmete kavandamisel hindavad nad nende võimalikku ebasoodsat mõju rahvusvahelisele lennutranspordile ning et seaduslike piirangute puudumisel võtavad seda arvesse julgestusriskide osas vajalike ja sobivate meetmete kindlaksmääramisel.
9. Kui leiab aset tsiviilõhusõiduki ebaseaduslik hõivamine või selle oht või muu reisijate, meeskonna, õhusõiduki, lennujaama või navigatsiooniseadmete turvalisust ohustav ebaseaduslik tegu või selle oht, osutavad lepinguosalisel teineteisele abi, võimaldades sidepidamist ja teisi asjakohaseid meetmeid, mis on mõeldud sellise teo või selle ohu kiireks ja ohutuks kõrvaldamiseks.
10. Kui lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole järginud käesoleva artikli lennundusjulgestuse nõudeid, võivad selle lepinguosalise vastutavad asutused nõuda viivitamatult konsultatsioone teise lepinguosalise vastutavate asutustega. Kui 15 päeva jooksul selle nõude esitamisest ei jõuta rahuldavale kokkuleppele, annab see aluse teise lepinguosalise lennuettevõtja või lennuettevõtjate lennu- ja tehniliste lubade peatamiseks, tühistamiseks, piiramiseks või neile tingimuste seadmiseks. Kui erakorraline olukord nõuab, võib lepinguosaline võtta enne 15 päeva möödumist ajutisi meetmeid.
11. Lisaks lennujaamade hindamisele, mis viiakse läbi, et määrata kindlaks nende vastavus käesoleva artikli lõikes 3 nimetatud lennundusjulgestuse standarditele ja praktikale, võib lepinguosaline taotleda teise lepinguosalise koostööd, et hinnata selle lepinguosalise konkreetsete julgestusmeetmete vastavust taotluse esitanud lepinguosalise nõuetele. Lepinguosaliste vastutavad asutused lepivad eelnevalt kokku lennujaamad, mida hindama hakatakse, ja hindamise kuupäevad ning kehtestavad

korra hindamiste tulemuste käsitlemiseks. Toetudes hindamiste tulemustele võib taotluse esitanud lepinguosaline otsustada, et teise lepinguosalise territooriumil rakendatakse samaväärseid julgestusmeetmeid ning et transiitreisijad, transiitpagas ja/või transiitlast ei pea taotluse esitanud lepinguosalise territooriumil läbima korduvat julgestusotstarbelist läbivaatust. Sellest otsusest teavitatakse teist lepinguosalist.

Artikkel 9

Ärivõimalused

1. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on õigus asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste edendamiseks ja müügiks.
2. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on kooskõlas teise lepinguosalise territooriumile sisenemist, seal viibimist ja töötamist käsitlevate õigusnormidega õigus teise lepinguosalise territooriumile tuua ja seal pidada lennutranspordi lendude teenindamiseks vajalikke juhtiv-, müügi-, tehnika, lennutegevus- ja muid spetsialiste.
3.
 - a. Ilma et see piiraks käesoleva lõike punkti b kohaldamist, on lennuettevõtjatel teise lepinguosalise territooriumil maapealse teenindamise osas järgmised õigused:
 - i) õigus ise teha oma maapealset teenindust („omakäitlus”) või tema valikul
 - ii) õigus valida kas kõiki või mõnd maapealset teenust pakkuvate konkureerivate teenusepakkujate vahel, kui nendel teenusepakkujatel on kõigi lepinguosaliste õigusnormide kohaselt õigus turule pääseda ja kui sellised teenusepakkujad on turul olemas.
 - b. Punkti a alapunktides i ja ii nimetatud õigustele võib seada ainult teatud piiranguid seoses olemasoleva ruumi ja läbilaskevõimega, mis tuleneb lennujaama ohutu käitamise vajadusest. Kui need piirangud välistavad omakäitluse ja kui maapealse teenuse pakkujate vahel ei ole toimivat konkurentsi, peavad kõik need teenused olema võrdsetel ja küllaldastel alustel kättesaadavad kõikidele lennuettevõtjatele; selliste teenuste hinnad ei tohi ületada nende kogumaksumust koos amortisatsioonikuludega ja mõistliku tuluga.
4. Lepinguosaliste kõik lennuettevõtjad võivad teise lepinguosalise territooriumil müüa lennutransporditeenuseid ise või lennuettevõtja valikul kas oma müügiesindajate või teiste lennuettevõtja määratud vahendajate kaudu. Kõikidel lennuettevõtjatel on õigus selliseid lennutransporditeenuseid müüa ja kõikidel isikutel on vaba võimalus neid osta konkreetsel territooriumil kehtivas vääringus või vabalt konverteeritavas valuutas.
5. Kõigil lennuettevõtjatel on õigus nõudmisel tulude ülejääk konverteerida ja teise lepingupoole territooriumilt oma territooriumile või valitud riiki või riikidesse üle kanda, välja arvatud juhul, kui see ei ole kooskõlas üldiselt kohaldatavate õigusnormidega. Konverteerimist ja ülekandmist lubatakse ilma piiranguteta ja maksustamiseta lennuettevõtja esmase ülekande taotluse kuupäeval tehingute suhtes kohaldatava vahetuskursi järgi.

6. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on teise lepinguosalise territooriumil õigus kohalike kulude, sealhulgas kütuse eest maksta kohalikus vääringus. Omal valikul võivad lepinguosaliste lennuettevõtjad oma kulude eest teise lepinguosalise territooriumil maksta vabalt konverteeritavas valuutas vastavalt kohalikele valuutaeeskirjadele.
7. Käesoleva lepingu alusel oma lende teostavad või teenuseid pakuvad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida selliseid koostöökokkuleppeid nagu plokk-broneeringu või koodijagamise kokkulepped:
 - a. lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega;
 - b. kolmandate riikide mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega; ja
 - c. mis tahes riigi mere- ja maismaatranspordi teenuste pakkujaga,tingimusel et i) selliste kokkulepete kõikidel osalistel on asjakohased load ja ii) kokkulepped vastavad lepinguosaliste poolt tavaliselt rahvusvahelise lennutranspordi teostamisele või teenuste pakkumisele kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimustele.
8. Lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida kokkuleppeid õhusõidukite varustamiseks meeskondadega rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks:
 - a. lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega; ja
 - b. kolmanda riigi mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega,tingimusel et selliste kokkulepete kõikidel osalistel on asjakohased load ja kokkulepped vastavad lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes tavaliselt kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimustele. Kumbki lepinguosaline ei nõua, et õhusõiduki eraldanud teise lepinguosalise lennuettevõtjal peavad olema käesoleva lepingu alusel antud liiklusõigused marsruutidel, millel õhusõiduk lendama hakkab.
9. Olenemata käesoleva lepingu teistest sätetest on lepinguosaliste lennuettevõtjatel ja lastiveo kaudsetel teostajatel õigus ilma piiranguteta kasutada lasti transpordiks lepinguosaliste või kolmandate riikide territooriumi mis tahes punktidesse või punktidest, kaasa arvatud transpordiks tolliteenustega lennujaamadesse või lennujaamadest, koos rahvusvahelise lennutranspordiga mis tahes maismaa- ja meretranspordi, samuti on neil vajaduse korral õigus transportida tollitud lasti vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele. Sellisel lastil, olenemata sellest, kas seda transporditakse mööda merd, maismaad või õhu teel, peab olema juurdepääs lennuväljade tollimenetlusele ja –teenustele. Lennuettevõtjad võivad vastavalt oma valikule teostada ise mere- ja maismaatranspordi, sõlmida selleks kokkuleppeid teiste mere- ja maismaatranspordiettevõtjatega, kaasa arvatud mere- ja maismaatranspordi teostavate teiste lennuettevõtjatega ja lennutranspordiga lastivedude kaudsete teostajatega. Sellist intermodaalset lastivedu võib teostada ühtse hinna eest kombineeritud lennu- ning maismaa- ja meretranspordi eest, tingimusel et see ei eksita lastisaatjaid transpordiviisi osas.

Artikkel 10

Tolli- ja muud maksud

1. Lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärane pardavarustus, maapealne varustus, kütus, määrdeained, tarbitavad tehnilised varud, tagavaraosad (kaasa arvatud mootorid) ning pardavarud (sealhulgas, kuid mitte ainult toiduained, alkohoolsed ja karastusjoogid, tubakas ja muud tooted, mis on ette nähtud lennu ajal piiratud kogustes reisijatele müügiks või tarbimiseks) ja teised tooted, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult seoses rahvusvahelist lennutransporti teostava õhusõiduki lendude või nende teenindamisega, vabastatakse saabumisel teise lepinguosalise territooriumile vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiisimaksudest ning sarnastest maksudest ja tasudest, a) mida rakendavad Euroopa Ühenduse riiklikud asutused ja b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimusel et see varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.
2. Samuti vabastatakse vastastikkuse alusel lõikes 1 nimetatud maksudest ja tasudest, välja arvatud osutatud teenuste hinnal põhinevatest tasudest:
 - a. lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistlikus koguses pardavarud, mis on mõeldud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava õhusõiduki pardal, isegi siis, kui need pardavarud on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepingosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti;
 - b. lepinguosalise territooriumile toodud maapealne varustus ja varuosad (kaasa arvatud mootorid), mis on mõeldud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;
 - c. lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud teise lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lendudel kasutatava õhusõiduki tarbeks mõeldud kütus, määrdeained ja tarbitavad tehnilised varud, isegi kui need on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepingosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti; ja
 - d. vastavalt lepinguosaliste tollieeskirjadele trükised, mis on lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on mõeldud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava õhusõiduki pardal, isegi siis, kui need pardavarud on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub selle lepingosalise territooriumi kohal, kus need varud pardale võeti;
3. Käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud varustuse ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli all.
4. Käesolevas artiklis sätestatud vabastused kehtivad ka sel juhul, kui ühe lepinguosalise lennuettevõtjad on lepingu alusel teiselt lennuettevõtjalt, kelle suhtes

teine lepinguosaline samuti neid vabastusi rakendab, saanud laenuks või edastamiseks käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud tooted.

5. Käesolev leping ei takista lepinguosalisi rakendamast makse või tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele õhusõiduki pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks, lennu selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkt vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.
6. Juhul kui kaks või enam liikmesriiki kavandavad USA lennuettevõtjate õhusõidukite jaoks nende liikmesriikide territooriumil nende liikmesriikide vaheliste lendude jaoks hangitava kütuse suhtes mitte rakendada nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ artikli 14 punktis b sätestatud vabastust, arutab seda küsimust ühiskomitee vastavalt artikli 17 lõike 4 punktile e.
7. Lepinguosaline võib oma lennuettevõtja või lennuettevõtjate nimel taotleda teise lepinguosalise abi, et tagada vabastus riigi ning kohalike omavalitsuste ja asutuste poolt käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud kaupade suhtes kohaldatavatest maksudest ja tasudest, samuti kütuse läbiveo maksudest käesolevas artiklis kirjeldatud tingimustel, välja arvatud määral, mil need maksud põhinevad teenuste osutamise maksumusel. Vastuseks sellisele taotlusele juhib teine lepinguosaline asjaomase üksuse või riigiasutuse tähelepanu taotluse esitanud lepingupoole seisukohtadele ja nõuab, et neid võetaks kohaselt arvesse.

Artikkel 11

Kasutustasud

1. Kasutustasud, mida lepinguosaliste pädevad asutused või organid võivad teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtestada, peavad olema õiglased, põhjendatud, mitte ebaõiglase diskrimineerivad ning eri kasutajate kategooriate vahel võrdselt jaotatud. Igal juhul määratakse kõik kasutustasud teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes tingimustel, mis on sama soodsad kui tasude määramise ajal mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.
2. Teise lepinguosalise lennuettevõtja suhtes kehtestatud kasutustasud võivad peegeldada pädevate asutuste või organite poolt lennujaamas või lennujaamade süsteemis asjakohaste lennujaama, lennujaama keskkonnaalaste, navigatsiooni- ja lennundusjulgestuse rajatiste ning teenuste täielikku maksumust, kuid ei tohi seda ületada. Need kasutustasud võivad sisaldada mõistlikku tulu koos amortisatsioonikuludega. Varustust ja teenuseid, mille eest tasusid võetakse, peab saama kasutada efektiivselt ja säästlikult.
3. Lepinguosalised soodustavad konsultatsioone nende territooriumil asuvate tasusid kehtestavate pädevate asutuste või organite ning teenuseid ja varustust kasutavate lennuettevõtjate vahel, samuti soodustavad nad sellise teabe vahetust tasusid kehtestavate pädevate asutuste või organite ja lennuettevõtjate vahel, mis võib olla vajalik selleks, et saada täpne ülevaade tasude põhjendatusest vastavalt käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 põhimõtetele.

4. Lepinguosalist loetakse artikli 18 kohases vaidluste lahendamise menetluses käesoleva artikli nõudeid rikkunuks, kui a) ta ei vaata mõistliku aja jooksul läbi kasutustasu või tava, mille kohta teine lepinguosaline on kaebuse esitanud; või b) pärast tasu või tava läbivaatamist ei võta ta kõiki võimalikke meetmeid käesoleva artikliga vastuolus oleva tasu või tava muutmiseks.

Artikkel 12

Hinnakujundus

1. Käesoleva lepingu alusel teostatavate lennutransporditeenuste hindade kehtestamine on vaba ning hindade kinnitamist ei nõuta; samuti ei või nõuda hindade esitamist.
2. Olenemata lõikest 1:
 - a. peab USA lennuettevõtja poolt ühes liikmesriigis asuva punkti ja teises liikmesriigis asuva punkti vahelise rahvusvahelise lennutranspordi teenuste kavandatava või sissenõutava hinna kehtestamine ja jätkuv kasutamine olema kooskõlas nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2409/92 artikli 1 lõikega 3 või sellele järgneva määrusega, mis ei ole sellest piiravam.
 - b. Käesoleva lõike alusel võimaldavad lepinguosalisel taotluse korral lepinguosaliste vastutavatele asutustele nende asutustele vastuvõetavas korras ja vormis kohese juurdepääsu kehtinud, kehtivaid ja kavandatavaid hindu puudutavale teabele.

Artikkel 13

Valitsuse subsiidiumid ja toetused

1. Lepinguosalisel tunnustavad, et valitsuse subsiidiumid ja toetused võivad ebasoodsalt mõjutada lennuettevõtjate võrdseid võimalusi konkureerida käesoleva lepinguga hõlmatud rahvusvahelise lennutranspordi teenuste osutamisel.
2. Kui üks lepinguosaline arvab, et teise lepinguosalise poolt kavandatav või antav valitsuse subsiidium või toetus võiks ebasoodsalt mõjutada või mõjutab ebasoodsalt esimese lepinguosalise lennuettevõtjate võrdseid konkurentsivõimalusi, võib ta sellele lepinguosalisele esitada oma märkused. Lisaks võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist vastavalt artiklile 17, et küsimust arutada ja töötada välja asjakohased lahendused kaebuste osas, mis leitakse olevat põhjendatud.
3. Lepinguosalisel võivad pöörduda teise lepinguosalise territooriumil asuvate vastutavate valitsusasutuste poole, kaasa arvatud riigi-, piirkondlikud ja kohalikud asutused, kui nad arvavad, et nende asutuste poolt kavandataval või makstaval subsiidiumil või toetusel on lõikes 2 nimetatud ebasoodus mõju konkurentsile. Kui lepinguosaline otsustab luua otsekontakti, teavitab ta sellest diplomaatiliste kanalite kaudu teist lepinguosalist. Samuti võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.

4. Käesoleva artikli alusel käsitletavat subsiidiumid ja toetused võivad olla näiteks mis tahes valitsusasutuse kapitalisüstid, ristsubsideerimine, toetused, tagatised, omand või maksuvabastus.

Artikkel 14

Keskkonnakaitse

1. Lepinguosalisel tunnustavad keskkonnakaitse tähtsust rahvusvahelise lennutranspordipoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel. Lepinguosalisel tunnustavad, et rahvusvahelise lennutranspordipoliitika väljatöötamisel peab hoolega kaaluma keskkonnakaitsemeetmete maksumust ja nendest saadavat tulu.
2. Kui lepinguosaline kaalub kavandatavaid keskkonnakaitsemeetmeid, peaks ta hindama ka nende võimalikku ebasoodsat mõju käesoleva lepingu alusel antavate õiguste kasutamisele. Kui sellised meetmed on vastu võetud, peaks ta võtma vajalikke meetmeid ebasoodsate mõjude leevendamiseks.
3. Kui on kehtestatud keskkonnakaitsemeetmed, tuleb järgida Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni poolt vastu võetud konventsiooni lisades esitatud keskkonnakaitsestandardeid, välja arvatud juhul, kui on teatatud erinevustest nende standardite rakendamisel. Lepinguosalisel rakendavad käesoleva lepinguga hõlmatud lende mõjutavaid keskkonnakaitsemeetmeid vastavalt lepingu artiklile 2 ja artikli 3 lõikele 4.
4. Kui üks lepinguosaline leiab, et lennundusalaseid keskkonnakaitsenõudeid käsitlev küsimus tekitab probleeme käesoleva lepingu kohaldamisel või rakendamisel, võib ta taotleda ühiskomitee kokkukutsumist vastavalt artiklis 17 sätestatule, et küsimust arutada ja leida asjakohased lahendused põhjendatud probleemidele.

Artikkel 15

Tarbijakaitse

Lepinguosalisel kinnitavad tarbijakaitse tähtsust ning kumbki lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosalise arvates olulisi tarbijakaitsealaseid küsimusi.

Artikkel 16

Arvutipõhised broneerimissüsteemid

1. Ühe lepinguosalise territooriumil tegutsevatel arvutipõhiste broneerimissüsteemide tarnijatel on õigus oma broneerimissüsteeme sisse tuua, kasutada ja teha need vabalt kättesaadavaks reisibüroodele või reisifirmadele, mille peamine tegevusala on reisitoodete turustamine teise lepinguosalise territooriumil, tingimusel et arvutipõhine broneerimissüsteem vastab kõigile teise lepingupoole õigusnormide asjakohastele nõuetele.

2. Kumbki lepingupool ei sea ja ei luba oma territooriumil seada teise lepinguosalise arvutipõhiste broneerimissüsteemide tarnijatele süsteemide kuvade (kaasa arvatud redigeerimise ja kuvamise kriteeriumidele), kasutamise, tavade, müümise või omandiõiguse suhtes rangemaid nõudeid kui oma arvutipõhiste broneerimissüsteemide tarnijatele.
3. Ühe lepinguosalise arvutipõhiste broneerimissüsteemide omanikel/kasutajatel, kes vastavad teise lepinguosalise õigusnormide asjakohastele nõuetele (kui neid on), on samad võimalused omada teise lepingupoolle territooriumil arvutipõhiseid broneerimissüsteeme kui selle lepinguosalise omanikel/kasutajatel.

Artikkel 17

Ühiskomitee

1. Vähemalt üks kord aastas tuleb kokku lepinguosaliste esindajatest koosnev ühiskomitee, et pidada käesoleva lepinguga seotud konsultatsioone ning vaadata üle selle rakendamine.
2. Ühtlasi võib lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et lahendada käesoleva lepingu tõlgendamise või rakendamisega seotud küsimusi. Artikli 19 ja 2. lisa osas võib ühiskomitee siiski arutada üksnes küsimusi, mis on seotud mõne osalise keeldumisega täita võetud kohustusi ning konkurentsi puudutavate otsuste mõjuga käesoleva lepingu rakendamisele. Selline koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui 60 päeva pärast taotluse saamist, kui ei lepita kokku teisiti.
3. Hiljemalt oma esimesel aastakoosolekul ja edaspidi vajaduse korral vaatab ühiskomitee üle lepingu üldise rakendamise, sealhulgas lennunduse infrastruktuurist tulenevad piirangud artiklis 3 sätestatud õiguste teostamisele, artikli 8 kohaselt võetud julgestusmeetmete mõju, konkurentsitingimuste mõju (sealhulgas arvutipõhiste broneerimissüsteemide valdkonnas) ja käesoleva lepingu rakendamise sotsiaalsed mõjud.
4. Ühiskomitee arendab ka koostööd:
 - a. soodustades ekspertide tasemel seadusandlike algatuste ja muudatuste vahetamist, sealhulgas julgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, lennunduse infrastruktuuri (kaasa arvatud teenindusajad) ja tarbijakaitse valdkonnas,
 - b. analüüsides lepingu rakendamise sotsiaalseid mõjusid ja leides asjakohaseid lahendusi põhjendatuks peetavatele probleemidele;
 - c. analüüsides potentsiaalseid valdkondi, millele leping võiks edaspidi laieneda, kaasa arvatud soovitude esitamine lepingu muutmise osas;
 - d. pidades arvestust lepinguosaliste poolt ühiskomitees tõstatatud probleemide kohta, mis on seotud valitsuste subsidiumide ja toetustega;
 - e. tehes konsensuse alusel otsuseid artikli 10 lõike 6 rakendamise küsimustes.

5. Ühiskomitee tegutseb konsensuse alusel.

Artikkel 18

Vahekohus

1. Kõik käesoleva lepingu rakendamise ja tõlgendamisega seotud vaidlused, välja arvatud artikli 19 või 2. lisa alusel tõstatuvad küsimused, mida ühiskomitee ei ole lahendanud, võib lepinguosaliste kokkuleppel edastada otsustamiseks mõnele isikule või organile. Kui lepinguosalised ei jõua selles osas kokkuleppele, esitatakse vaidlus ühe lepinguosalise taotlusel vahekohtule lahendamiseks vastavalt allpool sätestatud menetlusele.
2. Kui lepinguosalised teisiti kokku ei lepi, on vahekohus kolmest vahekohtunikust koosnev kohus, mis moodustatakse järgmiselt:
 - a. 20 päeva jooksul pärast vaidluse vahekohtule edastamise taotluse saamist nimetab kumbki lepingupool ühe vahekohtuniku. 45 päeva jooksul pärast mõlema vahekohtuniku nimetamist määravad nad kokkuleppel kolmanda vahekohtuniku, kellest saab vahekohtu eesistuja.
 - b. Kui ükskõik kumb lepinguosalistest ei suuda vahekohtuniku nimetada või kui kolmandat vahekohtuniku ei määrata vastavalt käesoleva lõike punktile a, võib ükskõik kumb lepinguosaline paluda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendil 30 päeva jooksul palve saamisest määrata vajalik vahekohtunik või vahekohtunikud. Kui Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu president on kas USA või liikmesriigi kodanik, määrab vahekohtuniku kõige vanem asepresident, keda eespool mainitud põhjusel ei saa diskvalifitseerida.
3. Kui ei ole kokku ei lepitud teisiti, määratleb vahekohus oma pädevuse ulatuse vastavalt käesolevale lepingule ning kehtestab oma töökorra. Ühe lepinguosalise taotlusel võib juba moodustatud vahekohus paluda teist lepinguosalist rakendada vahekohtu lõpliku otsuse vastuvõtmiseni ajutisi meetmeid. Vahekohtu juhtimisel või ükskõik kumma lepinguosalise taotlusel peetakse hiljemalt 15 päeva pärast vahekohtu täielikku moodustamist nõupidamine, et määratleda täpselt vahekohtu otsust nõudvad küsimused ja konkreetsete järgitavad menetlused.
4. Kui ei ole kokku ei lepitud teisiti või vastavalt vahekohtu poolt ettenähtule:
 - a. esitatakse nõudeavaldus 30 päeva jooksul pärast vahekohtu täielikku moodustamist ja nõudeavalduse vastulause 40 päeva pärast seda. Nõude esitaja vastus esitatakse 15 päeva jooksul pärast nõudeavalduse vastulause esitamist. Vastustaja seisukoht esitatakse 15 päeva jooksul pärast seda.
 - b. Vahekohus peab istungi kas lepinguosalise taotlusel või omal algatusel 15 päeva jooksul pärast viimase seisukoha esitamist.
5. Vahekohus püüab teha kirjaliku otsuse 30 päeva jooksul pärast istungi lõppemist või – kui istungit ei peeta – 30 päeva jooksul pärast viimase seisukoha esitamist. Vahekohus teeb otsuse häälteenamusega.

6. Lepinguosalised võivad esitada taotlusi otsuse selgitamiseks 10 päeva jooksul otsuse vastuvõtmisest. Selgitused esitatakse 15 päeva jooksul taotluse saamisest.
7. Kui vahekohtus teeb kindlaks, et käesolevat lepingut on rikutud, ja kui selle eest vastutav lepinguosaline ei hüvita rikkumisest tulenevat kahju või ei jõua teise lepinguosalisega vastastikku rahuldavale kokkuleppele 40 päeva jooksul pärast vahekohtu otsuse teatavaks tegemisest, võib teine lepinguosaline peatada käesolevast lepingu rakendamisest tulenevate õigushüvede realiseerimise ajani, kuni lepinguosalised on jõudnud vaidluse lahendamise osas kokkuleppele. Käesolevat lõiget ei tõlgendata piiranguna kummalegi lepinguosalisele võtta rahvusvahelisele õigusele vastavaid proportsionaalseid meetmeid.
8. Vahekohtu kulud, kaasa arvatud vahekohtunike tasud ja kulud kannavad lepinguosalised võrdsetes osades. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni Nõukogu presidendi või asepresidendi kulud, mis on kantud seoses käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud menetlusega, loetakse osaks vahekohtu kuludest.

Artikkel 19

Konkurents

1. Lepinguosalised tunnistavad, et lennuettevõtjate vaheline konkurents transatlantilisel turul on käesoleva lepingu eesmärkide saavutamiseks oluline, ja kinnitavad, et nad rakendavad oma konkurentsirežiime üldise konkurentsi, mitte üksikute konkurentide kaitseks ja soodustamiseks.
2. Lepinguosalised tunnistavad, et nende konkurentsirežiimide rakendamine transatlantilist turgu mõjutava rahvusvahelise lennunduse suhtes võib tekitada erimeelsusi ning et lennuettevõtjate vahelist konkurentsi sellel turul saaks soodustada nende erimeelsuste vähendamisega.
3. Lepinguosalised tunnistavad, et koostöö nende konkurentsiasutuste vahel soodustab konkurentsi turgudel ja et selle abil on võimalik edendada ühetaolist regulatiivset tegevust ning vähendada erimeelsusi lennuettevõtjate vaheliste kokkulepete konkurentsianalüüsis. Seega edendavad lepinguosalised võimaluste piires koostööd vastavalt 2. lisale, võttes arvesse asutuste erinevaid kohustusi, pädevusi ja menetlusi.
4. Ühiskomiteele tutvustatakse üks kord aastas 2. lisa alusel toimuva koostöö tulemusi.

Artikkel 20

Läbirääkimiste teine faas

Lepinguosaliste ühine eesmärk on avada juurdepääs turgudele ja viia maksimumini sellest saadav kasu tarbijatele, lennuettevõtjatele, töötajatele ja üldsusele mõlemal pool Atlandi ookeani. Selle protsessi jätkamiseks koostavad lepinguosalised päevakorra küsimustest, mis on kummalegi lepinguosalisele esmatähtsad. Hiljemalt 60 päeva pärast käesoleva lepingu ajutist kohaldamist alustavad lepinguosalised läbirääkimisi eesmärgiga minna viivitamata edasi järgmisesse läbirääkimiste faasi.

Artikkel 21

Seos teiste lepingutega

1. Käesoleva lepingu ajutise kohaldamise ajal vastavalt artiklile 24 peatatakse 1. lisa loetletud kahepoolsed lepingud, välja arvatud 1. lisa 2.osas sätestatu.
2. Käesoleva lepingu jõustumisel vastavalt artiklile 25 asendab see leping 1. lisa 1. osas loetletud kahepoolsed lepingud, välja arvatud 1. lisa 2.osas sätestatu.
3. Kui lepinguosalisel ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni või mõne teise rahvusvahelise organisatsiooni poolt vastu võetud otsuse, mis käsitleb käesoleva lepinguga hõlmatud teemasid, peavad nad ühiskomitees nõu, et määrata kindlaks, kas käesolevat lepingut peaks nende arengute arvesse võtmiseks muutma.

Artikkel 22

Lõpetamine

Lepinguosaline võib mis tahes ajal teatada kirjalikult läbi diplomaatiliste kanalite teisele lepinguosalisele oma otsusest käesolev leping lõpetada. See teade saadetakse samaaegselt ka Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile. Leping lõpeb pärast ühe aasta möödumist kirjaliku teate saamisest Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (International Air Transport Association – IATA)) lennuhooaja lõpus keskööl Greenwichi aja järgi, kui enne selle aja saabumist ei ole lepinguosaliste kokkuleppel lõpetamise teadet tagasi võetud.

Artikkel 23

Registreerimine Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis

Käesolev leping ja kõik selle muudatused registreeritakse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis.

Artikkel 24

Ajutine rakendamine

Kuni jõustumiseni vastavalt artiklile 25:

1. Lepivad lepinguosalisel kokku kohaldada käesolevat lepingut alates [A].
2. Lepinguosaline võib mis tahes ajal kirjalikult läbi diplomaatiliste kanalite teisele lepinguosalisele teatada oma otsusest mitte enam käesolevat lepingut kohaldada. Sellisel juhul lõpeb leping pärast ühe aasta möödumist kirjaliku teate saamisest Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) hooaja lõpus keskööl Greenwichi aja järgi, kui enne selle aja saabumist ei ole lepinguosaliste kokkuleppel teadet tagasi võetud.

Artikkel 25

Jõustumine

Käesolev leping jõustub üks kuu pärast lepinguosaliste vahel viimase diplomaatilise noodi vahetamist, millega kinnitatakse kõigi käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike menetluste lõpetamist. Nootide vahetamiseks esitab USA Euroopa Ühenduse jaoks diplomaatilise noodi Euroopa Ühendusele ja selle liikmesriikidele ning Euroopa Ühendus esitab USA-le diplomaatilise noodi või noodid Euroopa Ühenduselt ja selle liikmesriikidelt. Diplomaatiline noot või noodid Euroopa Ühenduselt ja selle liikmesriikidelt sisaldavad kõigi liikmesriikide kinnitust selle kohta, et käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud.

SELLE KINNITUSEKS on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud [] (koht) [] (kuupäev) 200_ . aastal kahes eksemplaris eesti, hispaania, hollandi, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, saksa, slovaki, sloveenia, soome, taani, tšehhi ja ungari keeles. Lahknevuste korral teksti tõlgendamisel lähtutakse ingliskeelsest tekstist.

AMEERIKA ÜHENDRIIKIDE NIMEL

AUSTRIA VABARIIGI NIMEL

BELGIA KUNINGRIIGI NIMEL

KÜPROSE VABARIIGI NIMEL

TŠEHHI VABARIIGI NIMEL

TAANI KUNINGRIIGI NIMEL

EESTI VABARIIGI NIMEL

SOOME VABARIIGI NIMEL

PRANTSUSE VABARIIGI NIMEL

SAKSAMAA LIITVABARIIGI NIMEL

KREEKA VABARIIGI NIMEL

UNGARI VABARIIGI NIMEL

IIRIMAA NIMEL

ITAALIA VABARIIGI NIMEL

LÄTI VABARIIGI NIMEL

LEEDU VABARIIGI NIMEL

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIGI NIMEL

MALTA VABARIIGI NIMEL

MADALMAADE KUNINGRIIGI NIMEL

POOLA VABARIIGI NIMEL

PORTUGALI VABARIIGI NIMEL

SLOVAKI VABARIIGI NIMEL

SLOVEENIA VABARIIGI NIMEL

HISPAANIA KUNINGRIIGI NIMEL

ROOTSI KUNINGRIIGI NIMEL

SUURBRITANNIA JA PÕHJA-IIRI ÜHENDKUNINGRIIGI NIMEL

EUROOPA ÜHENDUSE NIMEL

1. LISA

1. osa

Vastavalt käesoleva lepingu artiklis 21 sätestatule peatatakse või asendatakse käesoleva lepinguga järgmised kahepoolsed lennutranspordilepingud USA ja liikmesriikide vahel:

- a. Austria Vabariik: lennuühenduse leping, alla kirjutatud 16. märtsil 1989 Viinis, muudetud 14. juunil 1995.
- b. Belgia Kuningriik: lennutranspordileping, jõustunud 23. oktoobril 1980 Washingtonis nootide vahetamisega, muudetud 22. septembril ja 12. novembril 1986, 5. novembril 1993 ja 12. jaanuaril 1994.

(muutmine lõpule viidud 5. septembril 1995 (ajutiselt rakendatud))

- c. Tšehhi Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 10. septembril 1996 Prahas, muudetud 4. juunil 2001 ja 14. veebruaril 2002.
- d. Taani Kuningriik: lennutransporditeenuseid käsitlev leping, jõustunud 16. detsembril 1944 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 6. augustil 1954; muudetud 16. juunil 1995.
- e. Soome Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 29. märtsil 1949 Helsingis, lepingu protokoll alla kirjutatud 12. mail 1980; 1949. aasta lepingu ja 1980. aasta protokoll muutmise leping sõlmitud 9. juunil 1995.
- f. Prantsuse Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 18. juunil 1998 Washingtonis, muudetud 10. oktoobril 2000 ja 22. jaanuaril 2002.
- g. Saksamaa Liitvabariik: lennutranspordileping ja nootide vahetamine, alla kirjutatud 7. juulil 1955 Washingtonis, muudetud 25. aprillil 1989.

(lepingu protokoll koostatud 1. novembril 1978; seonduv leping sõlmitud 24. mail 1994; 1955. aasta lepingu muutmise protokoll koostatud 23. mail 1996; 1996. aasta protokoll muutmise leping sõlmitud 10. oktoobril 2000 (kõik ajutiselt rakendatud)).

- h. Kreeka Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 31. juulil 1991 Ateenas; pikendatud kuni 31. juulini 2006 nootide vahetamisega 19. ja 25. juulil 2005.
- i. Ungari Vabariik: lennutranspordileping ja vastastikuse mõistmise memorandum, alla kirjutatud 12. juulil 1989 Budapestis, pikendatud kuni 12. juulini 2006 nootide vahetamisega 12. juulil ja 7. novembril 2005.
- j. Iirimaa: lennutransporditeenuseid käsitlev leping, jõustunud 3. veebruaril 1945 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 25. jaanuaril 1988 ja 29. septembril 1989 ning 25. juulil ja 6. septembril 1990.

(Konsultatsioonide memorandum, alla kirjutatud 28. oktoobril 1993 Washingtonis (ajutiselt rakendatud).)

- k. Itaalia Vabariik: lennutranspordileping, memorandumi ja nootide vahetamine, alla kirjutatud 22. juunil 1970 Roomas, muudetud 25. oktoobril 1988; seonduv vastastikuse mõistmise memorandum, alla kirjutatud 27. septembril 1990; 1970. aasta lepingu ja 1990. aasta vastastikuse mõistmise memorandumi muudatus koostatud 22. novembril ja 23. detsembril 1991; 1970. aasta lepingu ja 1990. aasta vastastikuse mõistmise memorandumi muudatus koostatud 30. mail ja 21. oktoobril 1997, 1970. aasta lepingut täiendav leping sõlmitud 30. detsembril 1998 ja 2. veebruaril 1999.

(1970. aasta lepingu muutmise protokoll koostatud 6. detsembril 1999 (ajutiselt rakendatud).)

- l. Luksemburgi Suurehertsogiriik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 19. augustil 1986 Luxembourgis, muudetud 6. juunil 1995 ning 13. ja 21. juulil 1998.
- m. Malta Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 12. oktoobril 2000 Washingtonis.
- n. Hollandi Kuningriik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 3. aprillil 1957 Washingtonis; 1957. aasta lepingu muutmise protokoll, koostatud 31. märtsil 1978; 1978. aasta protokoll muudatus, koostatud 11. juunil 1986; 1957. aasta lepingu muudatus, koostatud 13. oktoobril ja 22. detsembril 1987; 1957. aasta lepingu muudatus, koostatud 29. jaanuaril ja 13. märtsil 1992; 1957. aasta lepingu ja 1978. aasta protokoll muudatus, koostatud 14. oktoobril 1992.
- o. Poola Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 16. juunil 2001 Varssavis.
- p. Portugali Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 30. mail 2000 Lissabonis.
- q. Slovaki Vabariik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 22. jaanuaril 2001 Bratislavas.
- r. Hispaania Kuningriik: lennutranspordileping, alla kirjutatud 20. veebruaril 1973 Madridis seonduv leping: 20. veebruar, 31. märts ja 7. aprill 1978; 1973. aasta lepingu muudatus, sõlmitud 31. mail 1989; 1973. aasta lepingu muudatus, sõlmitud 27. novembril 1991.
- s. Rootsi Kuningriik: lennutransporditeenuseid käsitlev leping, jõustunud 16. detsembril 1944 Washingtonis nootide vahetamisega; muudetud 6. augustil 1954; muudetud 16. juunil 1995.
- t. Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik: lennuteenuste leping (ja nootide vahetamine), alla kirjutatud 23. juulil 1977 Bermudal; Põhja-Atlandi piletihindu käsitlev leping, sõlmitud 17. märtsil 1978; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 25. aprillil 1978; Põhja-Atlandi piletihindu käsitleva 1978. aasta lepingu muutmise ja laiendamise leping, sõlmitud 2. ja 9. novembril 1978; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 4. detsembril 1980; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 20. veebruaril 1985;

1977. aasta lepingu artikli 7, 2. lisa ja 5. lisa muutmise leping, sõlmitud 25. mail 1989; 1977. aasta lepingu muudatusi käsitlev leping, USA/Ühendkuningriigi vahekohtumenetluse lõpetamine Heathrow lennujaama kasutustasude osas ja Ühendkuningriigi taotlus vahekohtu otsuse saamiseks Ühendkuningriikide saatkonna 13. oktoobri 1993. aasta noodis nr 87 ning menetluse algatamise põhjuseks olnud küsimuste lahendamine, koostatud 11. märtsil 1994; 1977. aasta lepingu muutmise leping, sõlmitud 27. märtsil 1997.

(11. septembri 1986. aasta konsultatsioonide memorandumis sisalduvad kokkulepped, mida rakendatakse ajutiselt; 27. juuli 1990. aasta kirjavahetuses sisalduvad kokkulepped; 11. märtsi 1991. aasta konsultatsioonide memorandumis sisalduvad kokkulepped; 6. oktoobri 1994. aasta kirjavahetuses sisalduvad kokkulepped; 5. juuni 1995. aasta konsultatsioonide memorandumis sisalduvad kokkulepped; 31. märtsi ja 3. aprilli 2000. aasta kirjavahetuses sisalduvad kokkulepped (kõik ajutiselt rakendatud).)

2. osa

Olenemata käesoleva lisa 1. osast jäävad nende piirkondade suhtes, mida ei hõlma käesoleva lepingu artiklis 1 esitatud „territooriumi” mõiste, kehtima punktides d (Taani-USA), f (Prantsusmaa-USA) ja t (Ühendkuningriik-USA) lepingud vastavalt nendes sätestatud tingimustele.

3. osa

Olenemata käesoleva lepingu artiklist 3 ei ole USA lennuettevõtjatel õigust teostada lastilende, mis ei ole osaks USAd teenindavatest lendudest, punktidesse liikmesriikides või nendest punktides, välja arvatud punktidesse ja punktidesse Tšehhi Vabariigis, Prantsuse Vabariigis, Saksamaa Liitvabariigis, Luksemburgi Suurhertsogiriigis, Malta Vabariigis, Poola Vabariigis, Portugali Vabariigis ja Slovaki Vabariigis.

4. osa

Olenemata käesoleva lepingu teistest sätetest kohaldatakse seda osa Iirimaa ja USA vaheliste ühendatud regulaar- ja tellimuslendude suhtes alates IATA 2006/2007 talvehooaja algusest kuni IATA 2007/2008 talvehooaja lõpuni.

- a. i) Iga USA ja ühenduse lennuettevõtja võib teha 3 vahemaandumiseta lendu USA ja Dublini vahel iga vahemaandumiseta lennu kohta, mida see lennuettevõtja teeb USA ja Shannoni vahel. See vahemaandumiseta lendude arv Dublinisse põhineb lendude keskmisel arvul kogu kolm hooaega kestva üleminekuperioodi jooksul. Lendu loetakse vahemaandumiseta Dublini või Shannoni lennuks vastavalt lennu Irimaale sisenemise esimesele või Irimaalt väljumise viimasele punktile.
- ii) Punkti a alapunktis i nimetatud nõue lendudeks Shannonisse lõpeb, kui mõni lennuettevõtja alustab regulaar- või ühendatud tellimuslende Dublini ja USA vahel ükskõik kummas suunas, ilma et ta teeks vähemalt ühe vahemaandumiseta lennu Shannonisse iga kolme vahemaandumiseta

Dublini lennu kohta, arvestatuna üleminekuperioodi keskmise lendude arvu põhjal.

- b. Ühenduse lennuettevõtjad võivad USA ja Iirimaa vahel teostada lende ainult Bostonisse, New Yorki, Los Angelesse ja 3 lisapunkti USAs, mille valikust või mille muutmisest tuleb USA-le teatada. Neid lende võib teostada läbi vahepunktide teistes liikmesriikides või kolmandates riikides.
- c. Koodijagamine Iirimaa ja USA vahel on lubatud ainult lendudel läbi teiste punktide Euroopa Ühenduses. Muid koodijagamise kokkuleppeid kaalutakse sobivusest ja vastastikkusest lähtuvalt.

2. LISA

Konkurentsialane koostöö lennutranspordi valdkonnas

Artikkel 1

Käesolevas lisas sätestatud koostöös osalevad Ameerika Ühendriikide Transpordiministeerium (Department of Transportation of the United States of America) ja Euroopa Ühenduste Komisjon (edaspidi „osalised”), lähtudes oma asjakohastest ülesannetest USA ja Euroopa Ühendusega seotud lennutranspordialaste konkurentsiküsimuste käsitlemisel.

Artikkel 2

Eesmärk

Koostöö eesmärk on:

1. parandada osaliste vastastikust mõistmist lennutranspordi konkurentsirežiimide raames kohaldatavate seaduste, menetluste ja tavade suhtes;
2. aidata osalistel mõista lennutranspordialaste arengute mõju konkurentsile rahvusvahelisel lennundusturul; ja
3. vähendada konfliktide võimalust osaliste konkurentsirežiimide rakendamisel lepingute ja muude koostöökokkulepete suhtes, mis mõjutavad transatlantilist turgu;
4. soodustada ühetaolist regulatiivset lähenemisviisi lepingutele ja koostöökokkulepetele läbi meetodite, analüütiliste metoodikate, sealhulgas asjakohas(t) turu/turgude määratlemise ja konkurentsimeetodite analüüsi parema mõistmise ning vahendite, mida osalised kasutavad oma sõltumatutes konkurentsialastes analüüsides.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas lisas tähendab mõiste „konkurentsirežiim” seadusi, menetlusi ja tavasid, mis reguleerivad osaliste tegevust nende ülesannete täitmisel rahvusvahelisel turul osalevate lennukitevahetajate vaheliste lepingute ja teiste koostöökokkulepete läbivaatamisel. Euroopa Ühenduse jaoks hõlmab see muu hulgas Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikleid 81, 82 ja 85 ning vastavalt nimetatud lepingule koostatud rakendusmäärusi ja nende muudatusi. Transpordiministeeriumi jaoks hõlmab see muu hulgas Ameerika Ühendriikide seadustiku (United States Code) jaotise 49 jagusid 41308, 41309 ja 41720, selle rakendusmäärusi ja sellest tulenevaid kohtulahendeid.

Artikkel 4

Koostöövaldkonnad

Kooskõlas artikli 5 lõike 1 punktidega a ja b hõlmab osaliste vaheline koostöö järgmist:

- (1) Iga poole aasta tagant toimuvad osaliste esindajate, sealhulgas konkurentsiekspertide vahel kohtumised eesmärgiga arutada arenguid lennutranspordisektoris, mõlemapoolselt huvipakkuvaid konkurentsiküsimusi ja analüütilist käsitlust konkurentsioiguse rakendamise osas rahvusvahelisele lennundusele, eelkõige transatlantilisel turul. Nimetatud arutelude tulemuseks võib olla osaliste konkurentsiküsimuste käsitluse, kaasa arvatud olemasolevate sarnasuste parem mõistmine ja nende käsitluste parem kokkusobivus, eelkõige lennuettevõtjate vaheliste lepingute osas.
- (2) Osaliste vahelised konsultatsioonid kas vastastikusel kokkuleppel või ühe osalise taotlusel, et arutada käesoleva lisaga seotud küsimusi, sealhulgas konkreetseid juhtumeid.
- (3) Kumbki osaline võib omal valikul kutsuda vastavalt lõigetele 1 ja 2 korraldatavatele kohtumistele või konsultatsioonidele vajaduse korral osalema teiste valitsusasutuste esindajaid.
- (4) Õigeaegne teavitamine järgmistest menetlustest või küsimustest, millel teavitava osalise hinnangul võib olla oluline mõju teise osalise konkurentsihuvidele:
 - a. Transpordiministeeriumi puhul i) taotluste läbivaatamise menetlused, mis puudutavad rahvusvahelise lennutranspordi lende teostavate lennuettevõtjate vaheliste lepingute ja teiste koostöökokkulepete heakskiitmist, eelkõige USA ja Euroopa Ühenduse õiguse kohaselt tegutsevate lennuettevõtjate monopoolse seisundi puudumise osas, ja ii) kui transpordiministeerium saab ühisettevõtte lepingu Ameerika Ühendriikide seadustiku (United States Code) jaotise 49 jao 41720 kohaselt; ja
 - b. Euroopa Ühenduste Komisjoni puhul i) taotluste läbivaatamise menetlused, mis puudutavad rahvusvahelise lennutranspordi lende teostavate lennuettevõtjate vaheliste lepingute ja teiste koostöökokkulepete heakskiitmist, eelkõige USA ja Euroopa Ühenduse õiguse kohaselt tegutsevate lennuettevõtjate liitude osas, ja ii) Euroopa Liidu konkurentsioigusest üksikute või grupierandite andmise kaalumise.
- (5) Teatamine ühele osalisele elektroonilises või muus vormis esitatud teabest ja andmetest ning nende kättesaadavuse tingimustest, kui see teave või andmed võivad selle osalise hinnangul oluliselt mõjutada teise osalise konkurentsihuvisid. ja
- (6) Teatamine muudest lennutranspordi konkurentsipoliitikat puudutavatest tegevustest vastavalt sellele, kuidas tundub teatavale osalisele asjakohane olevat.

Artikkel 5

Teabe kasutamine ja avalikustamine

- (1) Olenemata käesoleva lisa teistest sätetest ei pea kumbki osaline teisele osalisele edastama teavet, kui teabe avalikustamine seda taotlevale osalisele:
 - a. on teavet omava osalise õigusnormide või tavade kohaselt keelatud; või
 - b. oleks vastuolus teavet omava osalise oluliste huvidega.
- (2) Kumbki osaline tagab niipalju kui võimalik talle teise osalise poolt käesoleva lisa alusel salajasena edastatud teabe konfidentsiaalsuse ning lükkab tagasi kõik taotlused selle teabe avaldamiseks kolmandale poolele, kellele teabe edastanud osaline ei luba seda edastada. Kumbki osaline teatab teisele osalisele, kui aruteludel või muul viisil vahetada kavatsesavat teavet võib olla vaja avalikustada avaliku menetluse käigus.
- (3) Kui osaline edastab artiklis 2 nimetatud eesmärgil teisele osalisele käesoleva lisa kohaselt konfidentsiaalset teavet, peaks teine osaline seda teavet üksnes sel eesmärgil kasutama.

Artikkel 6

Rakendamine

- (1) Kumbki osaline määrab esindaja, kes on vastutav käesolevas lisa kirjeldatud tegevuste koordineerimise eest.
- (2) Käesolevat lisa ja kõiki osalise poolt selle alusel ette võetavaid tegevusi tuleb:
 - a. rakendada üksnes kooskõlas kõikide selle osalise suhtes kohaldatavate õigusnormide ja tavadega ning ja
 - b. rakendada viisil, mis ei piira Euroopa Ühenduste Komisjoni ja Ameerika Ühendriikide valitsuse vahelist konkurentsioiguste rakendamise lepingu kohaldamist.