



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 21.4.2006
KOM(2006) 169 galutinis

2006/0058 (CNS)

Pasiūlymas

**TARYBOS IR Į TARYBĄ SUSIRINKUSIŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ
NARIŲ VYRIAUSYBIŲ ATSTOVŲ SPRENDIMAS**

**dėl Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro
susisiekimo susitarimo pasirašymo ir laikino jo taikymo**

Pasiūlymas

**TARYBOS IR Į TARYBĄ SUSIRINKUSIŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ
NARIŲ VYRIAUSYBIŲ ATSTOVŲ SPRENDIMAS**

**dėl Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro
susisiekimo susitarimo sudarymo**

(pateikti Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

Dėl Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro susisiekimo susitarimo Komisija susitarė pagal Tarybos jai suteiktą įgaliojimą 2003 m. birželį. Šiuo metu vežimo oro transportu į ES ir JAV (arba iš jų) paslaugos yra teikiamos remiantis dvišaliais atskirų valstybių narių su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis susitarimais. Šiuose dvišaliuose susitarimuose yra nuostatos, kurios, kaip nurodyta Europos Teisingumo Teismo 2002 m. lapkritį priimtame sprendime, yra nesuderinamos su Bendrijos teise ir todėl reikia sukurti Bendrijos lygio struktūrą ES ir JAV vežimo oro transportu paslaugoms teikti. Susitarimas yra išsamus pirmojo etapo susitarimas, apimantis abipusį išipareigojimą pradėti antrojo etapo derybas per nustatytą laikotarpį. Jis atitinka Bendrijos teisinius reikalavimus ir suteikia daug iškart poveikį turinčios ekonominės naudos transatlantinio oro susisiekimo keleiviams ir vežėjams.

- **Bendrosios aplinkybės**

Įgaliojimo vesti derybas tikslas – sukurti ES ir JAV atvirąją oro susisiekimo erdvę. Taip būtų suformuota bendra ES ir JAV oro susisiekimo rinka, kurioje galėtų laisvai judėti investicijos, Europos ir JAV oro laivyno bendrovės galėtų be jokių apribojimų teikti vežimo oro transportu paslaugas į abiejų šalių vidaus rinkas. Siekiant visapusiškai pasinaudoti įgaliojimu, reikėtų atlikti didelius teisės aktų pakeitimus Jungtinėse Valstijose, pirmiausia – panaikinti esamus teisinius apribojimus dėl galimybės užsienio asmenims įsigyti ir valdyti JAV oro laivynų bendroves, ir dėl kabotažo. Jungtinėms Valstijoms tai yra labai svarbūs politiniai klausimai. Dėl tos priežasties įgaliojime yra aiškiai nurodoma galimybė susitarimą įgyvendinti palaipsniui, nors tam reikia perėjimą į tolesnius etapus užtikrinančių mechanizmų.

ES sutiko, kad kabotažas nebūtų įtrauktas į pirmojo etapo susitarimą, tačiau aiškiai nurodė JAV, kad ji pritars pirmojo etapo susitarimo nuostatoms tik tada, jei JAV gerokai apmažins apribojimus dėl galimybės užsienio asmenims įsigyti ir valdyti JAV oro laivynų bendroves. 2005 m. lapkričio 2 d. JAV Transporto departamentas paskelbė pasiūlymą dėl teisės akto (Notice of Proposed Rulemaking (NPRM)), kuriame būtų naujai aiškinamas nustatytas reikalavimas dėl to, kad JAV oro laivyno bendrovės turi būti iš tikro valdomos JAV piliečių, taip siekiant suteikti daugiau galimybių užsienio piliečiams investuoti į JAV oro laivyno bendroves ir dalyvauti jų valdyme.

Komisija, remdamasi įgaliojime nustatytais derybų nurodymais, per galutinį derybų etapą 2005 m. lapkričio 18 d. galutinai pritarė susitarimo su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis tekstui. ES, rengdama galutinį susitarimo tekstą, pareiškė, kad priimdama sprendimą, ar tęsti susitarimo patvirtinimo procedūrą, Europos bendrija ir jos valstybės narės atsižvelgs į NPRM proceso rezultatus, kurie bus pateikti galutiniame sprendime. Todėl Taryba priims savo sprendimą tik tada, jei JAV Transporto departamentas priims galutinį sprendimą, kuris, Tarybos nuomone, patvirtins aiškius, reikšmingus ir tvirtus JAV politikos pokyčius šioje srityje. Jei JAV Transporto departamentas paskelbs galutinį sprendimą laiku ir Taryba jį įvertins teigiamai, susitarimą numatoma pasirašyti

2006 m. pirmąjį pusmetį.

- **Pasiūlymo srityje taikomos nuostatos**

Susitarimo nuostatos pakeičia 20 galiojančių dvišalių valstybių narių ir Jungtinių Valstijų susitarimų dėl vežimo oro transportu paslaugų.

- **Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Oro susisiekimo susitarimo su Jungtinėmis Valstijomis sudarymas Europos Sąjungai jau seniai yra prioritetas ir pagrindinis ES išorės politikos aviacijos srityje vystymo elementas – tai yra nurodyta Komisijos komunikato COM(2005) 79 „Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas“ galutiniame variante. Kadangi šiuo susitarimu galiojantys dvišaliai oro susisiekimo paslaugų susitarimai bus suderinti su Bendrijos teise, tai padės siekti pagrindinio Bendrijos išorės oro susisiekimo politikos tikslo.

2) KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO ĮVERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijos būdai, pagrindiniai tiksliniai sektoriai ir bendras respondentų aprašymas

Derybų proceso metu Komisija intensyviai konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis, pirmiausia reguliariai vykdomuose iš oro vežėjų, oro uostų ir profesinių organizacijų atstovų sudaryto konsultacinio forumo posėdžiuose.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos buvo atsižvelgta

Buvo surengta daugiau kaip 10 posėdžių su konsultaciniu forumu, juose buvo išsamiai aptartos visos derybų detalės. Į suinteresuotųjų šalių komentarus buvo tinkamai atsižvelgta rengiant Bendrijos derybų poziciją.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

Susitarimas bus reikšmingas pirmas žingsnis siekiant galutinio ES tikslo – ES ir JAV atvirosios oro erdvės sukūrimo. JAV konsultantų, the Brattle Group, parengtoje ir 2002 m. Komisijai pateiktoje ataskaitoje yra apskaičiuota, kad sukūrus ES ir JAV atvirąją oro susisiekimo erdvę, metinis keleivių skaičius išaugs 17 milijonų, vartotojai kasmet sutaupytų 5 milijardų eurų, o užimtumas padidėtų abiejose Atlanto pusėse.

Remiantis šiuo susitarimu yra įsteigiamas jungtinis komitetas, kuris bus atsakingas už šio susitarimo įgyvendinimo ir poveikio peržiūrą.

3) TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- **Siūlomų veiksmų santrauka**

Šis susitarimas yra išsamus pirmojo etapo susitarimas, kuris pakeičia galiojančius dvišalius valstybių narių ir Jungtinių Valstijų susitarimus. Susitarimu yra pašalinamos visos egzistuojančios kliūtys Bendrijos oro vežėjams ir Jungtinių Valstijų oro vežėjams vykdyti skrydžius į Europos bendrijoje ir Jungtinėse Valstijose esančias vietas arba iš jų. Dėl to susitarimu yra panaikinamos visos kliūtys Bendrijos oro vežėjams pasinaudoti įsisteigimo teise Bendrijoje, įskaitant nediskriminuojančio patekimo į rinką teise teikiant vežimo oro transportu į Jungtines Valstijas ir iš jų paslaugas – tai nustatyta Europos Bendrijų Teisingumo teismo bylų C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ir C-476/98 sprendimuose.

- **Teisinis pagrindas**

Sutarties 80 straipsnis, kartu su jos 300 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos pirmu sakiniu ir 300 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tiek, kiek pasiūlymas yra nepriskirtinas išskirtinei Bendrijos kompetencijai.

Valstybės narės negali tinkamai pasiekti pasiūlymo tikslų dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

Susitarimu yra nustatoma nauja Bendrijos lygmeniu taikoma tvarka dėl transatlantinių vežimo oro transportu paslaugų teikimo, kuria bus pakeista atskirų valstybių narių taikoma tvarka. Susitarimu visiems Bendrijos oro vežėjams yra tuo pačiu metu nustatomos vienodos patekimo į rinką sąlygos ir nauja Europos bendrijos ir Jungtinių Valstijų bendradarbiavimo tvarka taikant reguliavimo priemonės tose srityse, kurios yra būtinos siekiant teikti saugias, užtikrintas ir efektyvias transatlantinio vežimo oro transportu paslaugas. Pirmiausia bendradarbiavimas bus stiprinamas su aviacijos saugumu ir sauga susijusiose srityse. Bus suderinta nauja Susitarimo šalių konkurencijos tarnybų bendradarbiavimo tvarka dėl tose šalyse taikomos konkurencijos tvarkos, kuri daro įtaką transatlantinei rinkai, taikymo tarptautinei aviacijai. Tokia tvarka gali būti taikoma tik Bendrijos lygmeniu, nes daugelyje jos sričių yra reikalinga išskirtinė Bendrijos kompetencija.

Pasiūlymo tikslus bus galima geriau įgyvendinti Bendrijos veiksmais dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

Susitarime nustatyta, kad jo sąlygos gali būti tuo pat metu taikomos 25 valstybėms narėms, vienodos taisyklės, nediskriminuojant, taikomos visiems Bendrijos oro vežėjams, nepaisant jų valstybinės priklausomybės. Susitariančių šalių vežėjai dabar gali laisvai teikti paslaugas iš bet kurios vietovės Europos Sąjungoje į bet kurią vietovę Jungtinėse Valstijose.

Visų ES ir Jungtinių Valstijų patekimo į rinką apribojimų pašalinimas ne tik paskatins naujų rinkos veikėjų atsiradimą ir sukurs galimybes vykdyti veiklą iki šiol

tarptautiniam susisiekimui nenaudojamuose oro uostuose, bet ir palengvins Bendrijos oro vežėjų jungimąsi.

Susitarimu yra užtikrinama, kad visi Bendrijos oro vežėjai galės pasinaudoti tokiomis komercinėmis galimybėmis, kaip orlaivio su įgula suteikimas JAV oro vežėjams – to negalėjo užsitikrinti nė viena valstybė narė derėdamasi pavieniui. Vienas iš pagrindinių įgaliojimo tikslų – sukurti vienodas sąlygas visiems ES ir JAV oro vežėjams, o tam reikia tik Bendrijos lygiu įmanomo glaudaus bendradarbiavimo taikant reguliavimo priemones.

Taigi pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau išvardytų priežasčių.

Su šio susitarimo įgyvendinimu susijusi klausimai bus aptariami tuo tikslu įkurtame jungtiniame komitete. Jungtinis komitetas savo veikla skatins ekspertus keisti informaciją apie naujas teises arba įstatymų iniciatyvas ir pokyčius, taip pat spręs, į kokias kitas sritis būtų galima išplėsti šio susitarimo taikymą. Jungtinį komitetą sudarys Komisijos ir valstybių narių atstovai.

Be to, valstybės narės toliau vykdys įprastai pačių vykdomas administracines užduotis tarptautinio oro susisiekimio srityje, tačiau pagal visų valstybių narių vienodai taikomas bendrąsias taisykles.

- **Priemonių pasirinkimas**

Siūlomos priemonės: kitos.

Kitos priemonės būtų netinkamos dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

Išorinius oro susisiekimio santykius galima reguliuoti tik tarptautiniais susitarimais.

4) POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio poveikio Bendrijos biudžetui.

Pasiūlymas

TARYBOS IR Į TARYBĄ SUSIRINKUSIŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ NARIŲ VYRIAUSYBIŲ ATSTOVŲ SPRENDIMAS

dėl Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro susisiekimo susitarimo pasirašymo ir laikino jo taikymo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA IR Į TARYBĄ SUSIRINKUSIŲ VALSTYBIŲ NARIŲ VYRIAUSYBIŲ ATSTOVAI

Atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį, kartu su 300 straipsnio 2 dalies pirmosios pastraipos pirmuoju sakiniu,

kadangi:

- (1) Komisija Bendrijos ir valstybių narių vardu susitarė su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis dėl Oro susisiekimo susitarimo (toliau – susitarimas);
- (2) Susitarimas buvo parafuotas
- (3) Susitarimas turėtų būti pasirašytas ir Bendrijos bei valstybių narių laikinai taikomas numatant, kad jis bus galutinai patvirtintas vėliau;
- (4) dabar galiojančioje Jungtinių Valstijų statutinėje teisėje be kita ko nustatoma, kad oro laivyno bendrovė, kuriai yra išduota JAV oro vežėjo licencija, turi būti iš tikro valdoma JAV piliečių. Šio reikalavimo išaiškinimą pateikė JAV. Šio reikalavimo išaiškinimą JAV Transporto departamentas pateikė Jungtinių Valstijų Federalinių teisės aktų kodekso 14 antraštinės dalies 399.88 skirsnyje (toliau – FTAK 14 399.88 dalis), kuriame yra pateiktas pareiškimas dėl bendrosios politikos;
- (5) Susitarimas yra pagrįstas supratimu, kad Jungtinės Valstijos taikys FTAK 14 399.88 dalyje Transporto departamento pateiktą oficialų „tikrojo valdymo“ reikalavimo išaiškinimą taip, kad tai suteiks valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, galimybę turėti proporcingą jo investicijai įtaką tokios oro laivyno bendrovės komercinei veiklai. Todėl, jei Jungtinių Valstijų aviacijos institucijos arba teismai nepateikia tokio FTAK 14 399.88 išaiškinimo arba jo netaiko taip, kaip nurodyta, arba, jei ši nuostata yra iš dalies pakeista, atšaukiama arba panaikinama, išskyrus atvejus, kai ji yra pakeičiama kita nuostata, kurios sąlygos yra bent jau tiek pat palankios Bendrijos investuotojams, Bendrija ir valstybės narės turėtų nutraukti laikiną šio susitarimo taikymą;
- (6) yra būtina nustatyti sprendimo apie tai, kaip prireikus, nutraukti laikiną šio susitarimo taikymą, procedūrinę tvarką. Taip pat yra būtina nustatyti atitinkamą procedūrinę tvarką dėl Bendrijos ir valstybių narių dalyvavimo pagal susitarimo 17 straipsnį įsteigame jungtiniame komitete, susitarimo 18 straipsnyje numatytose arbitražo

procedūrose, taip pat įgyvendinant konkrečias susitarimo nuostatas dėl saugumo, saugos, skrydžių laisvių ir vyriausybės paramos.

NUSPRENDĖ:

1 straipsnis (Pasirašymas)

Tarybos pirmininkas įgaliojamas paskirti asmenį, kuriam suteikiama teisė Bendrijos vardu pasirašyti Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro susisiekimo susitarimą numatant, kad jis gali būti sudarytas vėliau. Susitarimo tekstas pridedamas prie šio sprendimo.

2 straipsnis (Laikinasis taikymas)

1. Iki susitarimo įsigaliojimo Bendrija ir valstybės narės jį taiko laikinai nuo [...].
2. Taryba, Bendrijos ir valstybių narių vardu, remdamasi Komisijos pasiūlymu, vieningai priima sprendimą nutraukti laikiną susitarimo taikymą ir dėl to pateikia pranešimą (arba nusprendžia tokį pranešimą atšaukti) Jungtinėms Valstijoms pagal susitarimo 24 straipsnio 2 dalį.
3. Jei Taryba, remdamasi 2 dalyje nustatyta tvarka, nustato, kad:
 - a) Jungtinių Valstijų aviacijos institucijos arba teismai aiškina arba taiko FTAK 14 399.88 dalį arba vėlesnes nuostatas taip, kad tai nesuteikia valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, galimybės turėti proporcingos jo investicijai įtakos tokios oro laivyno bendrovės komercinei veiklai, išskyrus sprendžiant klausimus susijusius su saugumu, sauga ir civilinio rezervinio oro laivyno įsipareigojimais; arba
 - b) FTAK 14 399.88 dalis arba vėlesnės nuostatos yra pakeičiamos taip, kad valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, yra taikomos mažiau palankios sąlygos nei FTAK 14 399.88 dalyje; arba
 - c) FTAK 14 399.88 dalis arba vėlesnės nuostatos yra panaikinamos arba atšaukiamos, nebent jos būtų pakeistos kita nuostata, kurios sąlygos valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, būtų bent jau tiek pat palankios, kaip ir nurodytosios FTAK 14 399.88 dalyje;

ji pateikia susitarimo 24 straipsnio 2 dalyje nurodytą pranešimą.

3 straipsnis (Jungtinis komitetas)

1. Bendrijai ir valstybėms narėms Jungtiniame komitete, įsteigtame pagal susitarimo 17 straipsnį, atstovauja Komisija, kuriai padeda valstybių narių atstovai.
2. Poziciją, kurios Jungtiniame komitete turi laikytis Bendrija ir jos valstybės narės, įsigu svarstomi susitarimo 17 ar 19 straipsniuose nurodytieji arba tokie klausimai,

dėl kurių nereikia priimti teisinį poveikį turinčių sprendimų, nustato Komisija. Visais kitais atvejais Bendrijos ir jos valstybių narių poziciją kvalifikuota balsų dauguma patvirtina Taryba, gavusi Komisijos pasiūlymą.

4 straipsnis (Arbitražas)

1. Bendrijai ir valstybėms narėms Komisija atstovauja arbitražo procesuose pagal šio susitarimo 18 straipsnį.
2. Sprendimą sustabdyti privilegijų taikymą pagal šio susitarimo 18 straipsnio 7 dalį priima Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu. Taryba priima sprendimą kvalifikuota balsų dauguma.
3. Dėl visų kitų atitinkamų veiksmų, kurių turi būti imtasi pagal šio susitarimo 18 straipsnį, sprendžia Komisija, kuriai padeda iš Tarybos paskirtų valstybių narių atstovų sudarytas specialus komitetas.

5 straipsnis (Skrydžių laisvės)

1. Apie visus sprendimus, kuriuos ketinama priimti pagal šio susitarimo 4 arba 5 straipsnį, valstybės narės praneša Komisijai iš anksto.
2. Jei Komisija bet kuriuo metu nustato, kad sprendimas, kurį valstybė narė priėmė arba ketina priimti pagal šio susitarimo 4 arba 5 straipsnį, yra nesuderinamas su susitarimu, su tokiu sprendimu ji supažindina valstybę narę, prašydama jos imtis tinkamų veiksmų, kad atitikimas susitarimui būtų užtikrintas. Komisija apie tokį sprendimą informuoja Tarybą ir kitas valstybes nares. Bet kuri valstybė narė gali perduoti Komisijos sprendimą Tarybai per 10 darbo dienų nuo pranešimo apie tokį sprendimą datos. Per vieną mėnesį nuo pranešimo perdavimo dienos Taryba gali priimti kitokį sprendimą. Taryba priima sprendimą kvalifikuota balsų dauguma.

6 straipsnis (Sauga)

Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie visus pagal šio susitarimo 7 straipsnį pateiktus arba gautus prašymus arba pranešimus.

7 straipsnis (Saugumas)

Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie visus pagal šio susitarimo 8 straipsnį pateiktus arba gautus prašymus arba pranešimus.

8 straipsnis (Vyriausybės subsidijos ir pagalba)

1. Jei valstybė narė mano, kad vyriausybės įstaigos svarstoma arba jau suteikta Jungtinių Valstijų teritorijoje subsidija arba parama turės neigiamą konkurencinį poveikį, kaip tai yra nurodyta susitarimo 13 straipsnio 2 dalyje, ji gali apie tai

pranešti Komisijai, o šioji gali kreiptis į tokią įstaigą arba prašyti sušaukti pagal susitarimo 17 straipsnį įsteigto jungtinio komiteto posėdį.

2. Jei į valstybes nares kreipiasi Jungtinės Valstijos pagal šio susitarimo 13 straipsnio 3 dalį, valstybės narės apie tai nedelsiant praneša Komisijai.

Priimta Briuselyje,

Tarybos vardu
Pirmininkas

Pasiūlymas

**TARYBOS IR Į TARYBĄ SUSIRINKUSIŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ
NARIŲ VYRIAUSYBIŲ ATSTOVŲ SPRENDIMAS**

**dėl Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro
susisiekimo susitarimo sudarymo**

**EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA IR Į TARYBĄ SUSIRINKUSIŲ VALSTYBIŲ NARIŲ
VYRIAUSYBIŲ ATSTOVAI**

Atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį, kartu su 300 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos pirmu sakiniu ir 300 straipsnio 3 dalies pirmąja pastraipa,

Atsižvelgdami į Europos Parlamento nuomonę¹,

kadangi:

- (1) Komisija Bendrijos ir valstybių narių vardu susitarė su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis dėl Oro susisiekimo susitarimo (toliau – susitarimas);
- (2) Susitarimas buvo pasirašytas....;
- (3) Susitarimą turėtų patvirtinti Bendrija ir valstybės narės;
- (4) dabar galiojančioje Jungtinių Valstijų statutinėje teisėje be kita ko nustatoma, kad oro laivyno bendrovė, kuriai yra išduota JAV oro vežėjo licencija, turi būti iš tikro valdoma JAV piliečių. Šio reikalavimo išaiškinimą pateikė JAV. Šio reikalavimo išaiškinimą JAV Transporto departamentas pateikė Jungtinių Valstijų Federalinių teisės aktų kodekso 14 antraštinės dalies 399.88 skirsnyje (toliau – FTAK 14 399.88 dalis), kuriame yra pateiktas pareiškimas dėl bendrosios politikos;
- (5) Susitarimas yra pagrįstas supratimu, kad Jungtinės Valstijos taikys FTAK 14 399.88 dalyje Transporto departamento pateiktą oficialų „tikrojo valdymo“ reikalavimo išaiškinimą taip, kad tai suteiks valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, galimybę turėti proporcingą jo investicijai įtaką tokios oro laivyno bendrovės komercinei veiklai. Todėl, jei Jungtinių Valstijų aviacijos institucijos arba teismai nepateikia tokio FTAK 14 399.88 išaiškinimo arba jo netaiko taip, kaip nurodyta, arba, jei ši nuostata yra iš dalies pakeista, atšaukiama arba panaikinama, išskyrus atvejus, kai ji yra pakeičiama kita nuostata, kurios sąlygos yra bent jau tiek pat palankios Bendrijos investuotojams, Bendrija ir valstybės narės turėtų nutraukti laikiną šio susitarimo taikymą;

¹ OLC ...

- (6) yra būtina nustatyti sprendimo apie tai, kaip, prireikus, nutraukti laikiną šio susitarimo taikymą, procedūrinę tvarką. Taip pat yra būtina nustatyti atitinkamą procedūrinę tvarką dėl Bendrijos ir valstybių narių dalyvavimo pagal susitarimo 17 straipsnį įsteigta Jungtiniame komitete, susitarimo 18 straipsnyje numatytose arbitražo procedūrose, taip pat įgyvendinant konkrečias susitarimo nuostatas dėl saugumo, saugos, skrydžių laisvių ir vyriausybės paramos.

NUSPRENDĖ:

1 straipsnis (Patvirtinimas)

1. Europos bendrijos, jos valstybių narių ir Jungtinių Amerikos Valstijų Oro susisiekimo susitarimas yra tvirtinamas Bendrijos vardu. Susitarimo tekstas pridedamas prie šio sprendimo.
2. Užbaigusios vidaus procedūras dėl šio susitarimo įsigaliojimo, valstybės narės perduoda Tarybos sekretoriatui šio susitarimo 25 straipsnyje numatytą diplomatinę notą.
3. Tarybos pirmininkas yra įgaliojamas paskirti asmenį, kuriam suteikiama teisė Bendrijos ir valstybių narių vardu perduoti Jungtinėms Valstijoms 25 straipsnyje nurodytas diplomatinės notas. 2 straipsnis (Nutraukimas)

2 straipsnis (Nutraukimas)

1. Taryba, Bendrijos ir valstybių narių vardu, gavusi Komisijos pasiūlymą, vieningai priima sprendimą nutraukti susitarimą ir apie tai pranešti Jungtinėms Valstijoms (arba nusprendžia tokį pranešimą atšaukti) pagal susitarimo 22 straipsnį.
2. Jei Taryba, remdamasi 2 dalyje nustatyta tvarka, nustato, kad:
 - a) Jungtinių Valstijų aviacijos institucijos arba teismai aiškina arba taiko FTAK 14 399.88 dalį arba vėlesnes nuostatas taip, kad tai nesuteikia valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, galimybės turėti proporcingos jo investicijai įtakos tokios oro laivyno bendrovės komercinei veiklai, išskyrus sprendžiant klausimus susijusius su saugumu, sauga ir civilinio rezervinio oro laivyno įsipareigojimais; arba
 - b) FTAK 14 399.88 dalis arba vėlesnės nuostatos yra pakeičiamos taip, kad valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, yra taikomos mažiau palankios sąlygos nei FTAK 14 399.88 dalyje; arba
 - c) FTAK 14 399.88 dalis arba vėlesnės nuostatos yra panaikinamos arba atšaukiamos, nebent jos būtų pakeistos kita nuostata, kurios sąlygos valstybių narių piliečiams, investavusiems į Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovę, būtų bent jau tiek pat palankios, kaip ir nurodytosios FTAK 14 399.88 dalyje;

ji perduoda susitarimo 22 straipsnyje nurodytą pranešimą.

3 straipsnis (Jungtinis komitetas)

1. Bendrijai ir valstybėms narėms Jungtiniame komitete, įsteigtame pagal susitarimo 17 straipsnį, atstovauja Komisija, kuriai padeda valstybių narių atstovai.
2. Poziciją, kurios Jungtiniame komitete turi laikytis Bendrija ir jos valstybės narės, jeigu svarstomi susitarimo 17 ar 19 straipsniuose nurodytieji arba tokie klausimai, dėl kurių nereikia priimti teisinį poveikį turinčių sprendimų, nustato Komisija. Visais kitais atvejais Bendrijos ir jos valstybių narių poziciją kvalifikuota balsų dauguma patvirtina Taryba, gavusi Komisijos pasiūlymą.

4 straipsnis (Arbitražas)

1. Bendrijai ir valstybėms narėms Komisija atstovauja arbitražo procesuose pagal šio susitarimo 18 straipsnį.
2. Sprendimą sustabdyti privilegijų taikymą pagal šio susitarimo 18 straipsnio 7 dalį priima Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu. Taryba priima sprendimą kvalifikuota balsų dauguma.
3. Dėl visų kitų atitinkamų veiksmų, kurių turi būti imtasi pagal šio susitarimo 18 straipsnį, sprendžia Komisija, kuriai padeda iš Tarybos paskirtų valstybių narių atstovų sudarytas specialus komitetas.

5 straipsnis (Skrydžių laisvės)

1. Apie visus sprendimus, kuriuos ketinama priimti pagal šio susitarimo 4 arba 5 straipsnį, valstybės narės praneša Komisijai iš anksto.
2. Jei Komisija bet kuriuo metu nustato, kad sprendimas, kurį valstybė narė priėmė arba ketina priimti pagal šio susitarimo 4 arba 5 straipsnį, yra nesuderinamas su susitarimu, su tokiu sprendimu ji supažindina valstybę narę, prašydama jos imtis tinkamų veiksmų, kad atitikimas susitarimui būtų užtikrintas. Komisija apie tokį sprendimą informuoja Tarybą ir kitas valstybes nares. Bet kuri valstybė narė gali perduoti Komisijos sprendimą Tarybai per 10 darbo dienų nuo pranešimo apie tokį sprendimą datos. Per vieną mėnesį nuo pranešimo perdavimo dienos Taryba gali priimti kitokį sprendimą. Taryba priima sprendimą kvalifikuota balsų dauguma.

6 straipsnis (Sauga)

Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie visus pagal šio susitarimo 7 straipsnį pateiktus arba gautus prašymus arba pranešimus.

7 straipsnis (Saugumas)

Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie visus pagal šio susitarimo 8 straipsnį pateiktus arba gautus prašymus arba pranešimus.

8 straipsnis (Vyriausybės subsidijos ir pagalba)

1. Jei valstybė narė mano, kad vyriausybės įstaigos svarstoma arba jau suteikta Jungtinių Valstijų teritorijoje subsidija arba parama turės neigiamą konkurencinį poveikį, kaip tai yra nurodyta susitarimo 13 straipsnio 2 dalyje, ji gali apie tai pranešti Komisijai, o šioji gali kreiptis į tokią įstaigą arba prašyti sušaukti pagal susitarimo 18 straipsnį įsteigto jungtinio komiteto posėdį.
2. Jei į valstybes nares kreipiasi Jungtinės Valstijos pagal šio susitarimo 13 straipsnio 3 dalį, valstybės narės apie tai nedelsiant praneša Komisijai.

Priimta Briuselyje,

*Tarybos vardu
Pirmininkas*

PRIEDAS

ORO SUSISIEKIMO SUSITARIMAS

JUNGTINĖS AMERIKOS VALSTIJOS (toliau – „Jungtinės Valstijos“, ir ir

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

BELGIJOS KARALYSTĖ,

KIPRO RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

VENGRIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

MALTOS RESPUBLIKA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

JUNGTINĖ DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTĖ,

kurios yra EUROPOS BENDRIJOS steigimo sutarties susitariančiosios šalys ir Europos Sąjungos valstybės narės (toliau – valstybės narės),

ir EUROPOS BENDRIJA,

Siekdamos tobulinti tarptautinės aviacijos sistemą, pagrįstą oro laivyno bendrovių konkurencija rinkoje, kai joje vyriausybės įtaka ir reguliavimas yra minimalūs,

Siekdamos pagerinti tarptautinio oro susisiekimo plėtros galimybes, taip pat ir plėsdamos oro susisiekimo tinklus, kad būtų patenkinti keleivių ir krovinių siuntėjų poreikiai dėl patogių vežimo oro transportu paslaugų;

Siekdamos sudaryti galimybes oro laivyno bendrovėms teikti atvirose rinkose konkurencingas kelionių ir krovinių pervežimo kainas ir paslaugas;

Siekdamos, kad visi oro susisiekimo sektoriai, taip pat oro laivyno bendrovių darbuotojai turėtų naudos iš šio liberalizuoto susitarimo;

Siekdamos užtikrinti didžiausią tarptautinio oro susisiekimo saugą ir saugumą ir dar kartą įrodydamos savo didelį susirūpinimą dėl realios arba galimos grėsmės orlaivių saugumui, kuri kelia pavojų asmenų arba nuosavybės saugumui, neigiamai veikia oro susisiekimo veiklą ir mažina visuomenės pasitikėjimą civilinės aviacijos saugumu;

Atkreipdamos dėmesį į 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateiktą pasirašyti Tarptautinę civilinę aviacijos konvenciją;

Pripažindamos, kad vyriausybės subsidijos gali neigiamai paveikti oro laivyno bendrovių konkurencingumą ir apsunkinti pagrindinių šio susitarimo tikslų įgyvendinimą;

Patvirtindamos aplinkos apsaugos svarbą kuriant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką;

Atkreipdamos dėmesį į vartotojų apsaugos svarbą, įskaitant apsaugos, suteikiamos Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, pasirašytos 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje;

Ketindamos pasinaudoti galiojančių susitarimų sistema kad būtų galima atverti rinkas ir padidinti vartotojams, oro laivyno bendrovėms, darbo jėgai ir bendruomenėms abiejose Atlanto pusėse teikiamą naudą;

Ketindamos sukurti pasaulinės reikšmės precedentą, kuriuo būtų skatinama liberalizacija šiame labai svarbiame ekonomikos sektoriuje;

susitarė:

I straipsnis

Apibrėžtys

Šiame susitarime, jeigu nenumatyta kitaip, sąvoka:

1. „Susitarimas“ reiškia šį susitarimą, jo priedus ir visus jų pakeitimus;
2. „Oro susisieikimas“ – keleivių, bagažo, krovinių ir pašto vežimą atskirai arba kartu orlaiviu visuomenės reikmėms už atlygį arba samdos pagrindais;
3. „Konvencija“ – Tarptautinę civilinę aviacijos konvenciją, kuri buvo pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ją sudaro:
 - a. visi jos pakeitimai, kurie įsigaliojo pagal Konvencijos 94 straipsnio a dalį, ir buvo ratifikuoti Jungtinių Valstijų ir valstybės narės arba valstybių narių, atsižvelgiant į tai, kaip jie būtų susiję su konkrečiu klausimu, ir
 - b. visi priedai arba visi jų pakeitimai, priimti pagal Konvencijos 90 straipsnį, tiek, kiek tokie priedai arba pakeitimai bet kuriuo konkrečiu metu galioja Jungtinėse Valstijose ir valstybėje narėje arba valstybėse narėse, atsižvelgiant į tai, kaip jie būtų susiję su konkrečiu klausimu;
4. „Pilna savikaina“ – suteikiamų paslaugų savikainą kartu su priimtinu mokesčiu už administracines išlaidas;
5. „Tarptautinis oro susisieikimas“ – daugiau nei per vienos valstybės teritorijos oro erdvę vykdomą oro susisieikimą;
6. „Susitariančios šalys“ – Jungtinės Valstijos arba Europos bendriją ir jos valstybes nares;
7. „Kaina“ – bet kuri tarifą arba mokestį už keleivių, bagažo ir (arba) krovinių (išskyrus pašto) vežimą oro transportu, taip pat prireikus sausumos transportu, jei jis derinamas su tarptautiniame susisieikime naudojamu oro transportu, kai nustatyta kaina yra mokama oro laivyno bendrovėms, taip pat jų agentams, ir yra taikomos sąlygos dėl tokio bilieto, tarifo arba mokesčio galiojimo;
8. „Nutūpimas ne vežimo tikslais“ – nusileidimą visais tikslais, išskyrus keleivių įsodinimo arba išlaipinimo, bagažo, krovinių ir (arba) pašto pristatymo arba surinkimo oro transportu tikslais;
9. „Teritorija“ – jei tai yra Jungtinės Valstijos, jų suverenitetui ar jurisdikcijai priklausančius sausumos plotus (esančius žemyne ir salose), vidaus vandenį ir teritorinius vandenį, jei tai yra Europos Bendrija ir jos valstybės narės, tai reiškia sausumos plotus (esančius žemyne ir salose), vidaus vandenį ir teritorinę jūrą, kuriuose taikoma Europos Bendrijos steigimo sutartis remiantis Sutartyje ir visose vėlesnėse priemonėse nustatytais sąlygomis; Laikoma, kad šio susitarimo taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia tam tikrų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinių pozicijų, susijusių su ginču dėl teritorijos, kurioje yra tas oro uostas, suverenumo. Šio susitarimo taikymas Gibraltaro oro uostui laikinai sustabdomas iki tol, kol įsigalios 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystės ir

Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų bendroje deklaracijoje priimti susitarimai; ir

10. „Naudotojo mokesčiai“ – oro laivyno bendrovėms taikomus mokesčius už naudojimąsi oro uostu, aplinkos apsaugos, oro navigacijos arba aviacijos saugumo priemonėmis arba paslaugomis, įskaitant susijusias paslaugas ir priemones.

2 straipsnis

Teisingos ir lygios galimybės

Susitariančios šalys suteikia teisingas ir lygias galimybes abiejų susitariančių šalių oro laivyno bendrovėms konkuruoti teikiant tarptautines vežimo oro transportu paslaugas pagal šį susitarimą.

3 straipsnis

Teisių suteikimas

1. Kiekviena susitarianči šalis suteikia kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovėms, siekiančioms teikti tarptautines vežimo oro transportu paslaugas, tokias teises:
 - a. teisę skristi per jos teritoriją nenusileidžiant;
 - b. teisę nusileisti jos teritorijoje ne vežimo tikslais;
 - c. teisę teikti tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas į vietas ir iš jų šiais maršrutais:
 - i. Jungtinių Valstijų oro laivyno bendrovėms (toliau – JAV oro laivyno bendrovės) iš vietovių, esančių už Jungtinių Valstijų teritorijos, per Jungtines Valstijas ir tarpines vietas į bet kurią vietovę arba vietas bet kurioje valstybėje narėje arba valstybėse narėse ir už jų; ir visoms krovinių vežimo paslaugoms – į visose valstybėse narėse esančias vietas iš bet kurios vietovės arba vietovių (tarp jų – bet kurioje kitoje valstybėje narėje) ir atvirkščiai; ii.
 - ii. Europos bendrijos ir jos valstybių narių oro laivyno bendrovėms (toliau – Bendrijos oro laivyno bendrovės) iš vietovių, esančių už valstybių narių teritorijų per valstybes nares ir tarpines vietas į bet kurią vietovę arba vietas Jungtinėse Valstijose ir už jų; ir visoms krovinių vežimo paslaugoms – į visas Jungtinėse Valstijose esančias vietas iš bet kurios vietovės arba vietovių ir atvirkščiai; ir
 - d. kitas šiame susitarime nurodytas laisves.
2. Visos oro laivyno bendrovės gali bet kuriame arba visuose skrydžiuose savo nuožiūra:

- a. vykdyti skrydžius viena arba abiem kryptimis;
- b. eksploatuojant tą patį orlaivį, apjungti kelis skrydžio numerius;
- c. vykdyti reisu į susitariančių šalių teritorijose, už jų, prieš jas ir tarp jų esančias vietas, reisu laisvai derinant bet kokia tvarka;
- d. praleisti sustojimus bet kurioje vietovėje arba vietovėse;
- e. perleisti vežimą vienu savo orlaiviu kitam savo orlaiviui bet kurioje vietovėje,
- f. vykdyti reisu į savo šalies teritorijoje arba už jos esančias vietas arba iš jų, pakeitus orlaivį arba reiso numerį (arba jų nepakeitus), ir teikti bei reklamuoti tokias paslaugas visuomenei kaip tiesioginius skrydžius;
- g. atlikti tarpinius nusileidimus bet kokioje vietovėje susitariančių šalių teritorijoje arba už jos esančiose vietovėse;
- h. vykdyti tranzitinį vežimą per kitos susitariančios šalies teritoriją; ir
- i. derinti tuo pačiu orlaiviu vykdomus vežimus, nepaisant to, kur toks vežimas buvo pradėtas;

netaikant joms krypties ir geografinių apribojimų ir joms neprarandant teisių vykdyti vežimą, kuris kitais atžvilgiais yra leidžiamas šiuo susitarimu.

3. Šio straipsnio 1 dalies nuostatos yra taikomos atsižvelgiant į reikalavimą, kad (išskyrus visas krovinių vežimo paslaugas) vežimas oro transportu yra dalis paslaugos, kurią Jungtinėms Valstijoms teikia JAV oro laivyno bendrovės, arba paslaugos, kurią valstybei narei teikia Bendrijos oro laivyno bendrovės, paslaugos dalis.
4. Susitariančios šalys leidžia oro laivyno bendrovėms pačioms nustatyti jų siūlomų tarptautinio vežimo oro transportu paslaugų dažnumą ir apimtį, atsižvelgiant į rinkos komercinius ypatumus. Vadovaudamasi tokia teise, nė viena susitarianči šalis vienašališkai neriboja kitos susitariančios šalies vežimų apimtį, paslaugų dažnumo ar reguliarumo, ar jos oro laivyno bendrovių naudojamų orlaivių tipo ar tipų, taip pat nė viena susitarianči šalis nereikalauja kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovių vykdyti užsakomųjų skrydžių tvarkaraščių ar programų, nei oro laivyno bendrovių veiklos planų, išskyrus atvejus, kai to būtų reikalaujama dėl maitinės, techninių, veiklos ar aplinkos priežasčių (remiantis 14 straipsniu), taikant vienodas Konvencijos 15 straipsnyje nurodytas sąlygas.
5. Visos oro laivyno bendrovės gali teikti tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas be apribojimų bet kurioje vietovėje, atlikdamos pakeitimus dėl naudojamų orlaivių skaičiaus ir tipo; su sąlyga, kad (išskyrus visas krovinių pervežimo sąlygas) vežimo oro transportu paslaugos yra dalis Jungtinėms Valstijoms JAV oro laivyno bendrovių teikiamų paslaugų dalis arba paslaugų, kurias Bendrijos oro laivyno bendrovės suteikia valstybei narei, dalis.
6. Jokia šio susitarimo nuostata neįpareigoja:

- a. JAV oro laivyno bendrovių naudotis teise priimti į orlaivį valstybės narės teritorijoje keleivius, bagažą, krovinius arba paštą, vežamus už atlygį, kai jų tikslas – kita vietovė tos valstybės narės teritorijoje;
- b. Bendrijos oro laivyno bendrovių naudotis teise priimti į orlaivį Jungtinių Valstijų teritorijoje keleivius, bagažą, krovinius arba paštą, vežamus už atlygį, kai jų tikslas – kita vietovė Jungtinių Valstijų teritorijoje.

4 straipsnis

Leidimas

Susitarianti šalis, gavusi kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės prašymą, pateiktą pagal veiklos leidimams ir techniniams leidimams nustatytą formą ir tokiems leidimams nustatytu būdu, suteikia atitinkamus leidimus ir sutikimus kiek galima greičiau, jei:

- a. JAV oro laivyno bendrovės atveju, didesnė tokios oro laivyno bendrovės nuosavybės dalis ir faktinė kontrolė yra vykdoma ne Jungtinių Valstijų, JAV piliečių arba nei vieno nei kito;
- b. tai yra Bendrijos oro laivyno bendrovės ir didesnė tokių oro laivyno bendrovių nuosavybės dalis ir tikrasis valdymas yra vykdomi valstybėje narėje arba narėse, tokios valstybės arba tokių valstybių piliečių arba visais šiais atvejais;
- c. oro laivyno bendrovė atitinka įstatymais ir reglamentais numatytas sąlygas dėl leidimo arba leidimų, kurios yra paprastai taikomos susitariančios šalies tarptautiniam oro transportui; ir
- d. 7 straipsnyje (Sauga) ir 8 straipsnyje (Saugumas) nurodytos sąlygos galioja ir yra taikomos.

5 straipsnis

Leidimo atšaukimas

- 1. Bet kuri susitarianti šalis gali atšaukti, sustabdyti arba apriboti veiklos leidimus arba techninius sutikimus arba kitaip sustabdyti arba apriboti kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės veiklą, jei:
 - a. JAV oro laivyno bendrovės atveju, didesnė tokios oro laivyno bendrovės nuosavybės dalis ir faktinė kontrolė yra vykdoma ne Jungtinių Valstijų, JAV piliečių arba nei vieno nei kito;
 - b. Bendrijos oro laivyno bendrovės atveju, didesnė tokios oro laivyno bendrovės nuosavybės dalis ir faktinė kontrolė nėra vykdoma valstybėje narėje arba narėse, tokios valstybės arba tokių valstybių piliečių, arba nei vieno nei kito; arba
 - c. oro laivyno bendrovė nesilaikė šio Susitarimo 6 straipsnyje (Įstatymų taikymas) nurodytų įstatymų ir reglamentų.

2. Išskyrus atvejį, kai yra būtina nedelsiant imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią tolesniam šio straipsnio 1 pastraipos c dalies nesilaikymui, šiuo straipsniu suteikiamomis teisėmis gali būti naudojamosi tik pasikonsultavus su kita susitariančia šalimi.
3. Šiuo straipsniu nėra apribojama nė vienos susitariančios šalies teisė sustabdyti, atšaukti vienos ar kelių kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovių veiklos licencijų arba techninių leidimų arba taikyti jiems sąlygas sutinkamai su 7 straipsnio (Sauga) arba 8 straipsnio (Saugumas) nuostatomis.

6 straipsnis

Įstatymų taikymas

1. Susitariančios šalies įstatymai ir nuostatos dėl tarptautinėje oro navigacijoje dalyvaujančio orlaivio priėmimo į jos teritoriją ir išleidimo iš jos arba dėl tokio orlaivio eksploatavimo ir navigacijos jam būnant susitariančios šalies teritorijoje, yra taikomi kitos susitariančios šalies naudojamam orlaiviui, o orlaiviui esant tokios susitariančios šalies teritorijoje, atvykstant į ją ir išvykstant iš jos, turi būti jų laikomasi.
2. Atvykdami į susitariančios šalies teritoriją, būdami joje arba ją palikdami, kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės keleiviai, įgula turi laikytis arba kroviniai turi tenkinti (arba kiti subjektai turi tai daryti jų vardu) tos susitariančios šalies teritorijoje taikomų įstatymų ir reglamentų dėl orlaivyje esančių keleivių, įgulos arba krovinio priėmimo į susitariančios šalies teritoriją ir išleidimo iš jos (tarp jų – reglamentų, susijusių su įvažiavimu, sienos kirtimu, imigracija, pasais, muitine arba karantinu, arba pašto atveju – pašto reglamentais).

7 straipsnis

Saugumas

1. Atsakingosios susitariančių šalių institucijos šiame susitarime nurodyto oro susisiekties tikslais pripažįsta galiojančiais tinkamumo skrydžiui pažymėjimus, kompetencijos pažymėjimus ir susitariančių šalių išduotas arba patvirtintas galiojančias licencijas, jei reikalavimai tokiems pažymėjimams arba licencijoms bent jau atitinka pagal Konvenciją nustatytus minimalius standartus. Tačiau atsakingosios institucijos gali atsisakyti pripažinti galiojančiais skridimo virš jų teritorijos tikslais kompetencijos pažymėjimus ir licencijas, kuriuos jų piliečiams suteikė ar patvirtino kitos susitariančios šalies tokias pat funkcijas atliekančios institucijos.
2. Vienos susitariančios šalies atsakingosios institucijos gali prašyti kitos susitariančios šalies atsakingųjų institucijų konsultacijų apie tų institucijų aviacijos priemonėms, orlaivio įguloms ir tokių institucijų priežiūroje veikiančių oro laivyno bendrovių aviacijai taikomus saugos standartus. Tokios konsultacijos turi būti surengtos per 45 dienas nuo prašymo pateikimo, nebent būtų susitarta kitaip. Jei po tokių konsultacijų besikreipiančios atsakingosios institucijos nustato, kad tirtosios institucijos netinkamai palaiko ir taiko tokiose srityse taikomus saugos standartus ir reikalavimus, bent jau atitinkančius minimalius pagal Konvenciją nustatomus

standartus, jos praneša tokią netinkamą veiklą vykdančioms institucijoms apie tokius rezultatus ir nurodo, kokių veiksmų reikia imtis siekiant įvykdyti minimalių standartų reikalavimus, o pastarosios imasi atitinkamų korekcinių veiksmų. Besikreipiančios atsakingosios institucijos pasilieka teisę sustabdyti, atšaukti arba apriboti vienos ar kelių oro laivyno bendrovių veiklos licenciją arba techninį leidimą (kai tokių oro laivyno bendrovių saugos priežiūrą vykdo kitos susitariančios šalies institucijos ir kai jos nesiima reikalingų taisomųjų veiksmų per priimtina laikotarpį), ir skubiai imtis veiksmų vienos ar kelių tokių oro laivyno bendrovių atžvilgiu, jei yra būtina sustabdyti tolesnį pareigos palaikyti ir taikyti anksčiau minėtus standartus ir reikalavimus nesilaikymą, dėl kurio gali iškart kilti pavojus skrydžio saugai.

3. Tuo pat metu, remiantis šiuo straipsniu, visi prašymai ir pranešimai yra siunčiami Europos Komisijai.
4. Jokia šio straipsnio nuostata nedraudžia susitariančių šalių atsakingosioms institucijoms praveisti diskusijas dėl saugos, tarp jų – susijusias su nusistovėjusiu saugos standartų taikymu ir reikalavimais kartais galinčiose susidaryti kritinėse situacijose.

8 straipsnis

Saugumas

1. Remdamosi tarptautine teise nustatomomis teisėmis ir pareigomis, susitariančios šalys patvirtina, kad neatskiriama šio susitarimo dalį sudaro jų pareiga viena kitos atžvilgiu apginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėto įsikišimo. Neapribodamos savo teisių ir įsipareigojimų pagal tarptautinę teisę bendrojo pobūdžio, susitariančios šalys veikia pirmiausiai atsižvelgdamos į šiuos susitarimus: Konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, pasirašytą Tokijuje 1963 m. rugsėjo 14 d., Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytą Hagoje 1970 m. gruodžio 16 d., Konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytą Monrealyje 1971 m. rugsėjo 23 d., ir Protokolą dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose, pasirašytą Monrealyje 1988 m. vasario 24 d.
2. Paprašytos, susitariančios šalys padeda viena kitai kovoti su civilinei aviacijai iškilusiais pavojais, įskaitant pastangas užkirsti kelią neteisėtam civilinio orlaivio pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, kurie kelia pavojų tokio orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ir oro navigacijos įrenginių saugumui.
3. Bendradarbiaudamos, susitariančios šalys veikia laikydamosi aviacijos saugumo standartų ir atitinkamos rekomenduojamos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytos praktikos tiek, kiek tai yra nurodyta Konvencijos prieduose; Susitariančios šalys reikalauja, kad jų registruose esančių orlaivių naudotojai; orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė verslo vieta arba nuolatinė buveinė yra susitariančių šalių teritorijoje; ir jų teritorijoje esantys oro uostų naudotojai veiktų laikydamiesi šių aviacijos saugumo nuostatų.
4. Susitariančios šalys užtikrina, kad jų teritorijoje bus imamasi efektyvių priemonių orlaiviui apsaugoti ir keleiviams, įgulai, jų bagažui ir rankiniam bagažui, taip pat

kroviniui bei orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinimą arba pakrovimą arba jų metu; ir kad tokios priemonės bus keičiamos atsižvelgiant į padidėjusį pavojų civilinės aviacijos saugumui. Kiekviena susitarianti šalis sutinka laikytis kitos susitariančios šalies reikalaujamų saugumo priemonių išvykimo iš tos susitariančios šalies teritorijos ir buvimo joje metu. Kiekviena susitarianti šalis geranoriškai ištiria kitos susitariančios šalies prašymą imtis specialių saugumo priemonių kovai su tam tikru pavojumi.

5. Visapusiškai atsižvelgdama ir gerbdama kitos susitariančios šalies suverenumą, susitarianti šalis gali priimti saugumo priemones dėl įvažiavimo į savo teritoriją. Kai įmanoma, tokia susitarianti šalis atsižvelgia į kitos susitariančios šalies jau taikomas saugumo priemones ir į tokios susitariančios šalies išreikštą nuomonę. Tačiau kiekviena susitarianti šalis pripažįsta, kad jokia šio straipsnio nuostata neapriboja susitariančios šalies teisės uždrausti vykdyti bet kurį reisą ar reisu į jos teritoriją, jei jie gali sukelti pavojų tos susitariančios šalies saugumui.
6. Susitarianti šalis gali imtis skubių priemonių, tarp jų – pakeitimų, siekdama kovoti su specifiniu saugumo pavojumi. Apie tokias priemones nedelsiant pranešama kitos susitariančios šalies atsakingosioms institucijoms.
7. Susitariančios šalys pabrėžia, kad siekiant pagerinti oro susisiekimą saugumą, reikia sukurti suderinamas normas ir standartus. Tuo tikslu susitariančios šalys dabartines ir siūlomas saugumo priemones aptaria visapusiškai pasinaudodamos veikiančiais ir toliau susitariančių šalių plečiamais diskusijų kanalais. Susitariančios šalys tikisi, kad diskusijų metu kartu su kitais klausimais bus aptartos kitos susitariančios šalies siūlomos arba svarstomos naujos saugumo priemonės, įskaitant saugumo priemonių peržiūrėjimą pasikeitus aplinkybėms; vienos susitariančios šalies siūlomas priemones siekiant patenkinti kitos susitariančios šalies saugumo reikalavimus; galimybes greičiau pakeisti aviacijos saugumo priemonėms taikomus standartus; vienos susitariančios šalies reikalavimų suderinimo su kitos susitariančios šalies teisiniais įsipareigojimais galimybes. Tokios diskusijos turėtų skatinti anksti pranešti apie naujas saugumo iniciatyvas ir reikalavimus ir iš anksto juos aptarti.
8. Nepažeisdamos poreikio imtis skubių veiksmų susisiekimą saugumui garantuoti, susitariančios šalys sutinka, kad prieš pasirinkdamos saugumo priemones, jos įvertins galimą neigiamą jų poveikį tarptautinio vežimo oro transportu paslaugoms ir, nebent tai ribotų įstatymai, atsižvelgs į tokius veiksnius rinkdamasi būtinas ir tinkamas priemones tokiems saugumo klausimams išspręsti.
9. Įvykus incidentui arba susidarius neteisėto orlaivio pagrobimo incidento rizikai arba įvykus kitiems neteisėtiems veiksams, turintiems įtaką keleivių, įgulos, orlaivio, oro uostų arba oro navigacijos įrenginių saugumui, susitariančios šalys padeda viena kitai palengvinti bendravimą ir pagerinti kitas atitinkamas priemones, kuriomis siekiama greitai ir saugiai užbaigti tokį incidentą arba pašalinti tokį pavojų.
10. Jei susitarianti šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kita susitarianti šalis nesilaiko šiame straipsnyje nurodytų aviacijos saugumo nuostatų, pirmosios susitariančios šalies atsakingosios institucijos gali paprašyti skubių konsultacijų su kitos susitariančios šalies atsakingosiomis institucijomis. Jei per 15 dienų nuo tokio prašymo pateikimo nesurandama tinkamo susitarimo, tai galima laikyti priežastimi sustabdyti, atšaukti, apriboti vienos ar kelių tokios susitariančios šalies oro laivyno

bendrovių veiklos licencijas arba techninius leidimus arba taikyti jiems sąlygas. Jei būtina imtis skubių veiksmų, susitarianči šalis gali imtis laikinų veiksmų ir nepasibaigus 15 dienų terminui.

11. Atskirai nuo oro uostų įvertinimų, kurie yra atliekami siekiant nustatyti jų atitikimą aviacijos saugumo standartams ir šio straipsnio 3 dalyje nurodytai tvarkai, susitarianči šalis gali paprašyti bendradarbiauti su kita susitariančia šalimi, siekiant įvertinti, ar pastarosios susitariančios šalies konkrečios saugumo priemonės atitinka užklausimą pateikusios susitariančios šalies reikalavimus. Susitariančių šalių atsakingosios institucijos iš anksto koordinuoja ketinamus vertinti oro uostus ir informuoja apie įvertinimo atlikimo datas bei nustato tokių vertinimų rezultatų aptarimo tvarką. Atsižvelgdama į įvertinimų rezultatus, užklausimą pateikusi susitarianči šalis gali nuspręsti, kad lygiaverčio standarto saugumo priemonės būtų taikomos kitos susitariančios šalies teritorijoje tam, kad su persėdimu vykstantys keleiviai, perkraunamas bagažas ir (arba) perkraunami kroviniai nebūtų iš naujo tikrinami užklausimą pateikusios susitariančios šalies teritorijoje. Apie toki sprendimą turi būti pranešama kitai susitariančiai šaliai.

9 straipsnis

Komercinės galimybės

1. Susitariančių šalių oro laivyno bendrovės turi teisę atidaryti buveines kitos susitariančios šalies teritorijoje oro susisiekimo ir susijusių paslaugų reklamai ir pardavimui.
2. Susitariančių šalių oro laivyno bendrovės, remdamosi kitos susitariančios šalies įstatymais ir reglamentais dėl įvažiavimo, apsigyvenimo ir darbo, turi teisę pasikviesti ir laikyti kitos susitariančios šalies teritorijoje vadybininkus, pardavimų, techninius, veiklos ir kitus darbuotojus specialistus, kurių reikia siekiant teikti vežimo oro transportu paslaugas.
3.
 - a. Nepažeidžiant toliau esančios (b) pastraipos, susitariančių šalių visos oro laivyno bendrovės, teikdamos antžemines paslaugas kitos susitariančios šalies teritorijoje turi:
 - i) teisę atlikti antžemines paslaugas („saviteiką“) pačios arba savo nuožiūra turi
 - ii) teisę pasirinkti vieną iš konkuruojančių visas arba dalį antžeminių paslaugų teikiančių teikėjų, jei jie gali dalyvauti rinkoje pagal abiejų susitariančių šalių įstatymus ir reglamentus, ir jei tokių teikėjų yra rinkoje.
 - b. Teisės pagal anksčiau nurodyto a) papunkčio i) ir ii) dalis yra ribojamos tik dėl specifinių turimos erdvės arba pajėgumų reikalavimų, kylančių iš poreikio užtikrinti saugų oro uosto darbą. Jei tokie apribojimai užkerta kelią saviteikai ir jei tarp antžemines paslaugas teikiančių subjektų nėra efektyvios konkurencijos, visos tokios paslaugos turi būti teikiamos vienodai ir adekvačiai

visoms oro laivyno bendrovėms; tokių paslaugų kaina neturi viršyti oro laivyno bendrovių visų išlaidų, įskaitant pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo.

4. Visos susitariančių šalių oro laivyno bendrovės gali pardavinėti vežimo oro transportu paslaugas kitos susitariančios šalies teritorijoje tiesiogiai ir (arba), oro laivyno bendrovės nuožiūra, per oro laivyno bendrovių pasirinktus pardavimų agentus ir kitus tarpininkus. Visos oro laivyno bendrovės turi teisę pardavinėti tokias paslaugas, o bet kuris asmuo turi teisę jas pirkti atitinkamos teritorijos valiuta arba laisvai konvertuojama valiuta.
5. Prireikus, visos oro laivyno bendrovės turi teisę pasiimti ir pervesti vietoje gautas pajamas, likusias po vietoje išleistų sumų, iš kitos susitariančios šalies teritorijos į savo susitariančios šalies teritoriją ir, išskyrus atvejus, kai tai neatitinka įprastai taikomo įstatymo arba reglamento, į savo nuožiūra pasirinktą šalį arba šalis. Pasiimti ir pervesti pinigus turi būti leidžiama iškart, be apribojimų ar mokesčių, atliktiems sandoriams ir pervedimams taikant tokį keitimo kursą, kuris buvo vežėjo pirminio prašymo dėl pervedimo pateikimo dieną.
6. Susitariančių šalių oro laivyno bendrovėms suteikiama teisė sumokėti už vietoje turėtas išlaidas, įskaitant kuro įsigijimo išlaidas, kitos susitariančios šalies teritorijoje jos valiuta. Savo nuožiūra susitariančių šalių oro laivyno bendrovės gali mokėti už tokias išlaidas kitos susitariančios šalies teritorijoje laisvai konvertuojama valiuta pagal vietos valiutos įstatymą.
7. Vykdydama veiklą arba teikdama paslaugas pagal šį susitarimą bet kuri susitariančios šalies oro laivyno bendrovė gali sudaryti bendradarbiavimu pagrįstus prekybos susitarimus, pvz. pajėgumų skyrimo ir kelių kodų skrydžių susitarimus su:
 - a. viena ar keliomis kitų susitariančių šalių oro laivyno bendrovėmis;
 - b. viena ar keliomis trečiosios šalies oro laivyno bendrovėmis; ir
 - c. bet kurios šalies sausumos (žemės arba jūrų) susisiekimo tiekėju;jei i) visi tokių susitarimų dalyviai turi atitinkamus įgaliojimus ir ii) susitarimai atitinka paprastai susitarimo šalių tarptautinio vežimo oro transportu paslaugų vykdymui ir teikimui taikomas įstatymuose ir reglamentuose numatytas sąlygas.
8. Susitarimo šalių oro laivyno bendrovės gali sudaryti kitus susitarimus dėl orlaivio su įgula suteikimo tarptautinio vežimo oro transportu paslaugoms teikti su:
 - a. viena ar keliomis Šalių oro laivyno bendrovėmis; ir
 - b. viena ar keliomis trečiosios šalies oro laivyno bendrovėmis;jei visi tokių susitarimų dalyviai turi reikalingus įgaliojimus ir susitarimai atitinka paprastai susitarimo šalių tarptautiniam oro transporto paslaugų vykdymui ir teikimui taikomas įstatymuose ir reglamentuose numatytas sąlygas. Nė viena susitarimo šalis nereikalauja kitos susitarimo šalies orlaivį suteikusios oro laivyno bendrovės laikytis šiame susitarime numatytos vežimų tvarkos orlaivio naudojamais maršrutais.

9. Nepaisant visų kitų šio susitarimo nuostatų, susitariančių šalių oro laivyno bendrovėms ir netiesioginiams krovininių pervežimo tiekėjams be apribojimų leidžiama derinti krovininių tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas su bet kokių kitų vežimų sausumos transportu iš bet kokios susitariančių šalių teritorijose esančios vietovės ir į jas arba į trečiąsias šalis, įskaitant vežimą į visus oro uostus ir iš jų, pasinaudojant muitinės priemonėmis ir, prireikus, pasinaudojant teise vežti krovinį į muitinės sandėlius pagal taikomus įstatymus ir reglamentus. Toks kelių arba oro transportu vežamas krovinys turi būti tikrinamas oro uosto muitinėje ir jam taikomos muitinės priemonės. Oro laivyno bendrovės gali nuspręsti pačios vežti krovinis keliais arba tokias paslaugas teikti susitarusios su kitais vežėjais keliais, įskaitant kitų oro laivyno bendrovių teikiamą pervežimą kelių transportu, ir su netiesioginiais krovininių vežimo oro transportu tiekėjais. Tokios kombinuotos krovinio vežimo paslaugos gali būti parduodamos už vieną bendrą kainą, apimančią vežimą oru ir sausuma, jei siuntėjai nėra klaidinami dėl tokio vežimo faktų.

10 straipsnis

Muitai ir mokesčiai

1. Vienos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės orlaiviui, vykdančiam tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas, atvykus į kitos susitariančios šalies teritoriją, jo įprastinei įrangai, antžeminei įrangai, kuriai, tepalams, vartojimui skirtiems techniniams reikmenims, atsarginėms dalims (įskaitant variklius), orlaivio atsargoms (įskaitant maistą, gėrimus ir alkoholinius gėrimus, tabaką ir kitas keleiviams ribotais kiekiais parduoti skrydžio metu skirtas prekes, bet tuo neapsiribojant) ir kitoms prekėms, kurias ketinama naudoti arba kurios yra išskirtinai naudojamos tarptautines oro susisiekimo paslaugas teikiančio orlaivio jo eksploatavimo arba apsirūpinimo tikslais, laikantis abipusiškumo principo, nėra taikomi jokie importo apribojimai, nuosavybės mokesčiai, kapitalo mokesčiai, maito mokesčiai, akcizo mokesčiai ir panašūs mokesčiai bei rinkliavos, a) nustatyti nacionalinės valdžios institucijos arba Europos bendrijos, ir b) nustatyti atsižvelgiant į teikiamų paslaugų savikainą, su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos yra visada laikomi orlaivyje.
2. Laikantis abipusiškumo principo, šio straipsnio 1 punkte nurodyti mokesčiai, rinkliavos, maitai, įmokos ir atlyginimai, išskyrus atlyginimus, nustatytus atsižvelgiant į pateiktų paslaugų išlaidas, nėra taikomi:
- a. orlaivio atsargoms, kurios buvo pristatytos arba suteiktos susitariančios šalies teritorijoje ir paimtos pagrįstai naudojimui kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės išvykstančio orlaivio, kuris teikia tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas, net jei tokios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš teritorijos susitariančios šalies, iš kurios jos buvo paimtos;
 - b. susitariančios šalies teritorijoje pristatytiems antžeminei įrangai ir atsarginėms dalims (tarp jų – varikliams) kitos susitariančios šalies tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas teikiančio orlaivio aptarnavimui, priežiūrai arba remontui;

c. kurui, tepalams ir techniniams vartojimo reikmenims, pristatytiems arba suteiktiems vienos susitariančios šalies teritorijoje ir paimtiems naudojimui kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas teikiančio orlaivio, net jei tokios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš teritorijos susitariančios šalies, iš kurios jos buvo paimtos; ir

d. susitariančių šalių muitinės teisės aktuose numatytiems spaudiniams, pristatytiems arba suteiktiems vienos susitariančios šalies teritorijoje ir paimtiems naudojimui kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės išvykstančio orlaivio, teikiančio tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas, net jei tokios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš teritorijos tos susitariančios šalies, iš kurios jos buvo paimtos.

3. Gali būti reikalaujama, kad atitinkamos valdžios institucijos prižiūrėtų ir valdytų šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytą įrangą ir atsargas.
4. Šiame straipsnyje nurodytas išimtis taip pat turi būti leidžiama taikyti tada, kai vienos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės susitaria su kitomis oro laivyno bendrovėmis, kurios taip pat gali naudotis tokiomis pačiomis kitos susitariančios šalies suteikiamomis išimtimis, taikomomis paskolintiems arba perleistiems kitos susitariančios šalies teritorijoje šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytiems daiktams.
5. Jokia šio susitarimo nuostata nedraudžia nė vienai susitariančiai šaliai taikyti mokesčių, rinkliavos, muitų, įmokų ir atlyginimų už prekes (arba prekėms) parduodamas (parduodamoms) ne keleivių vartojimui skrydžio metu tarp jos teritorijoje esančių dviejų vietovių, kuriuose vykdomas keleivių įlaipinimas ir išlaipinimas.
6. Tuo atveju, jei dvi ar daugiau valstybių narių numato JAV oro laivyno bendrovės orlaiviui, vykdančiam reisu į tokias valstybes nares ir iš jų, jų teritorijose suteiktam kurui netaikyti 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 14 straipsnio b) dalyje numatytos išimties, jungtinis komitetas svarsto šį klausimą remdamasis 17 straipsnio 4e) dalimi.
7. Susitarianči šalis gali prašyti kitos susitariančios šalies pagalbos vienos ar kelių savo oro laivyno bendrovių vardu siekdama gauti atleidimą nuo valstybės ir vietos vyriausybių taikomų mokesčių, rinkliavų, muitų, įmokų ir atlyginimų šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytoms prekėms, taip pat nuo kurui taikomų mokesčių esant šiame straipsnyje aprašytoms sąlygoms, išskyrus už paslaugos suteikimą imamus mokesčius. Kita susitarianči šalis, siekdama patenkinti tokį prašymą, supažindina atitinkamą vyriausybės vienetą arba valdžios instituciją su prašančiosios susitariančios šalies požiūriu ir paskatina jas tinkamai į tai atsižvelgti.

11 straipsnis

Naudotojo mokesčiai

1. Naudotojo mokesčiai, kuriuos iš vienos susitariančios šalies oro laivyno bendrovės gali rinkti kitos susitariančios šalies mokesčius renkančios institucijos arba įstaigos,

neturi būti neteisingai diskriminuojantys; jie turi būti pagrįsti ir teisingai paskirstyti skirtingoms vartotojų kategorijoms. Visais atvejais tokie naudotojo mokesčiai kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovei yra apskaičiuojami taikant sąlygas, kurios yra tiek pat palankios, kaip labiausiai palankios bet kokioms kitoms oro laivyno bendrovėms taikomos sąlygos mokesčių nustatymo metu.

2. Naudotojo mokesčiai, taikomi kitos susitariančios šalies oro laivyno bendrovėms gali atitikti (bet neviršyti) visas kompetetingų mokesčius renkančių institucijų arba įstaigų išlaidas dėl oro uosto suteikimo, oro uosto aplinkos apsaugos, oro navigacijos ir aviacijos saugumo įrangos ir paslaugų oro uoste arba oro transporto sistemoje. Tokie mokesčiai gali apimti pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo. Įranga ir paslaugos, už kurias imamas mokestis, turi būti teikiamos efektyviai ir ekonomiškai.
3. Susitariančios šalys skatina savo mokesčius imančias institucijas arba įstaigas ir jų paslaugas ir įrangą naudojančių oro laivyno bendroves konsultuoti ir keisti informaciją, kurios prireiktų siekiant kruopščiai peržiūrėti mokesčių pagrįstumą pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytus principus. Susitariančios šalys skatina mokesčius imančias institucijas pagrįstai informuoti apie visus pasiūlymus dėl naudotojo mokesčių pakeitimų, kad naudotojai galėtų išreikšti savo požiūrį dar prieš įvykstant tokiems pakeitimams.
4. Pagal 18 straipsnį vykdomose ginčų sprendimo procedūrose nė viena susitarianti šalis nelaikoma pažeidusia šio straipsnio nuostatų, nebent a) ji per pagrįsta laikotarpį neperžiūri mokesčio ar tvarkos, dėl kurių skundžiasi kita susitarianti šalis; arba b) po tokios peržiūros ji nesiima visų jos galioje esančių priemonių pakeisti šio straipsnio reikalavimų neatitinkančio mokesčio arba tvarkos.

12 straipsnis

Kainodara

1. Pagal šį susitarimą teikiamų vežimo oro transportu paslaugų kainos yra nustatomos laisvai, jos netvirtinamos ir nėra reikalaujama jų laikytis.
2. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies:
 - a. Kainos, kurią buvo pasiūlyta taikyti JAV oro laivyno bendrovėms už tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas iš vietovės vienoje valstybėje narėje į vietovę kitoje valstybėje narėje ir priešinga kryptimi, nustatymas arba tolesnis naudojimas turi atitikti 1992 m. liepos 23 d. Tarybos Reglamento (EEB) 2409/92 1 straipsnio 3 dalies nuostatas arba vėlesnį, ne daugiau ribojantį reglamentą.
 - b. Remdamosi šia straipsnio dalimi, vienų susitariančių šalių oro laivyno bendrovės kitų susitariančių šalių atsakingosioms institucijoms nedelsiant suteikia galimybę susipažinti su informacija apie buvusias, galiojančias ir siūlomas kainas; tokia informacija pateikiama atsakingųjų institucijų pageidaujamu būdu ir formatu.

13 straipsnis

Vyriausybės subsidijos ir parama

1. Susitariančios šalys pripažįsta, kad vyriausybės subsidijos ir parama gali neigiamai paveikti teisingas ir lygias galimybes oro laivyno bendrovėms konkuruoti teikiant tarptautinio vežimo oro transportu paslaugas pagal šį susitarimą.
2. Jei viena susitarianči šalis mano, kad subsidijos arba parama, kurią ketina teikti arba teikia kita susitarianči šalis savo oro laivyno bendrovėms, gali neigiamai paveikti arba neigiamai veikia teisingas ir lygias galimybes pirmosios susitariančios šalies oro laivyno bendrovėms konkuruoti, pastaroji gali pateikti savo pastabas pirmajai susitariančiai šaliai. Be to, ji gali prašyti sušaukti jungtinio komiteto posėdį, kaip tai numatyta 17 straipsnyje, kad toks klausimas būtų apsvarstytas ir surastas tinkamas atsakymas į pagristą susirūpinimą.
3. Susitariančios šalys gali kreiptis į kitos susitariančios šalies teritorijoje esančias atsakingąsias vyriausybės įstaigas, taip pat į valstybės, provincijos arba vietos lygmeniu esančias įstaigas, jei jos mano, kad tokių įstaigų ketinamos teikti arba teikiamos subsidijos ar parama turės 2 dalyje nurodytą neigiamą poveikį konkurencijai. Jei susitarianči šalis nusprendžia tiesiogiai bendrauti su tokiomis įstaigomis, apie tai ji, pasinaudodama diplomatiniais kanalais, nedelsiant informuoja kitą susitariančią šalį. Ji taip pat gali prašyti sušaukti jungtinio komiteto posėdį.
4. Klausimai, svarstomi remiantis šiuo straipsniu, gali apimti, pavyzdžiui, bet kurios valstybės įstaigos suteikiamas kapitalo injekcijas, kryžminį subsidijavimą, dotacijas, garantijas, teisę į nuosavybę, mokesčių sumažinimą arba atleidimą nuo jų.

14 straipsnis

Aplinka

1. Susitariančios šalys pripažįsta aplinkos apsaugos svarbą kuriant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką. Susitariančios šalys pripažįsta, kad kuriant tarptautinės aviacijos politiką, yra svarbu kruopščiai apsvarstyti aplinkos apsaugos priemonių išlaidas ir naudą.
2. Susitarianči šalis, analizuodama siūlomas aplinkos apsaugos priemones, įvertina galimą neigiamą jų poveikį naudojimuisi šioje Sutartyje numatytais teisėmis ir, jei tokios priemonės būtų priimtose, imasi reikalingų žingsnių tokiame neigiamame poveikiui sumažinti.
3. Priėmus aplinkos apsaugos priemones, laikomasi Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos priimtų aplinkos apsaugos standartų, kurie yra pateikiami konvencijos prieduose, išskyrus atvejus, kai yra susitariama kitaip. Tas aplinkos apsaugos priemonės, kurios daro įtaką šiame susitarime aptariamam oro susisiekimui, susitariančios šalys taiko remdamosi šio susitarimo 2 ir 3(4) straipsniais.
4. Jei susitarianči šalis mano, kad dėl dalyko, susijusio su aviacijos aplinkos apsauga, susidaro sunkumų taikyti arba įgyvendinti šį susitarimą, ji gali paprašyti sušaukti jungtinio komiteto posėdį, kaip tai nurodyta susitarimo 17 straipsnyje, kad būtų

galima apsvarstyti tokį klausimą ir surasti atitinkamą atsakymą į pagrįstą susirūpinimą.

15 straipsnis

Vartotojų apsauga

Susitariančios šalys pripažįsta vartotojų apsaugos svarbą ir bet kuri iš susitariančių šalių gali prašyti sušaukti jungtinio komiteto posėdį, kad būtų galima aptarti suinteresuotosios susitariančios šalies požiūriu svarbius vartotojų apsaugos klausimus.

16 straipsnis

Kompiuterinės rezervavimo sistemos

1. Pardavėjai, naudojantys kompiuterines rezervavimo sistemas (KRS) ir vykdančios veiklą vienos susitariančios šalies teritorijoje, turi teisę įvežti į kitos susitariančios šalies teritoriją KRS, laikyti jas ten ir leisti jomis laisvai naudotis toms kelionių agentūroms arba kelionių bendrovėms, kurių pagrindinė veikla yra su kelione susijusių produktų platinimas, su sąlyga, kad KRS atitinka kitos susitariančios šalies norminius reikalavimus.
2. Nė viena susitarianti šalis savo teritorijoje netaiko ir neleidžia taikyti kitos susitariančios šalies su KRS dirbantiems pardavėjams griežtesnių reikalavimų dėl KRS pateikties (įskaitant redagavimo ir pateikimo parametrus), operacijų, tvarkos, pardavimų arba nuosavybės teisių, nei savo KRS pardavėjams taikomų reikalavimų.
3. Susitariančios šalies KRS savininkai ir (arba) operatoriai, atitinkantys kitos susitariančios šalies atitinkamus norminius reikalavimus, jei tokių būtų, turi tokias pat galimybes būti KRS savininkais kitos susitariančios šalies teritorijoje, kaip ir tos susitariančios šalies KRS savininkai ir (arba) operatoriai.

17 straipsnis

Jungtinis komitetas

1. Jungtinis komitetas, susidedantis iš susitariančių šalių atstovų, susitinka bent kartą metuose tam, kad pravedtų konsultacijas dėl šio susitarimo ir peržiūrėtų jo įgyvendinimą.
2. Susitarianti šalis taip pat gali paprašyti sušaukti jungtinio komiteto posėdį siekdama išspręsti su šio susitarimo aiškinimu arba taikymu susijusius klausimus. Tačiau, atsižvelgiant į susitarimo 19 straipsnį arba 2 priedą, jungtinis komitetas gali svarstyti tik klausimus, susijusius su susitariančios šalies atsisakymu vykdyti priimtus įsipareigojimus, ir su konkurencijos sprendimų įtaka šio susitarimo taikymui. Toks posėdis sušaukiamas kiek galima ankstesne data, bet ne vėliau kaip per 60 dienų nuo prašymo gavimo, nebent būtų susitarta kitaip.

3. Jungtinis komitetas vėliausiai pirmojo metinio posėdžio metu, o po to – atsižvelgiant į poreikį, peržiūri susitarimo įgyvendinimą apskritai, įskaitant aviacijos infrastruktūros suvaržymų poveikį naudojimuisi 3 straipsnyje nurodytomis teisėmis, pagal 8 straipsnį taikomų saugumo priemonių poveikį, konkurencijos sąlygų poveikį, taip pat ir kompiuterinių rezervavimo sistemų srityje, ir susitarimo įgyvendinimo visapusi socialinį poveikį.
4. Jungtinis komitetas taip pat plečia bendradarbiavimą šiais būdais:
 - a. skatindamas apsikeitimą ekspertų informacija apie naujas teises arba įstatymų iniciatyvas ir pokyčius, tarp jų – saugumo ir saugos, aplinkos, aviacijos infrastruktūros (t. p. laiko tarpų) ir vartotojų apsaugos;
 - b. svarstydamas Susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį ir skatindamas ieškoti būdų pagrįstą susirūpinimą keliantiems dalykams išspręsti;
 - c. svarstydamas, kokiose srityse būtų galima plėtoti Susitarimą, įskaitant rekomendacijų dėl Susitarimo pakeitimų rengimą;
 - d. peržiūrėdamas Šalių jam pateiktus klausimus dėl vyriausybių subsidijų arba paramos;
 - e. susitarimo pagrindu priimdamas sprendimus dėl klausimų susijusių su 10 straipsnio 6 dalies nuostatų taikymu.
5. Jungtinio komiteto sprendimai yra pagrįsti visuotiniu susitarimu.

18 straipsnis

Arbitražas

1. Dėl šio susitarimo taikymo arba aiškinimo kylantys ginčai (išskyrus 19 straipsnio arba 2 priedo nuostatomis reguliuojamus klausimus), kurių negalima išspręsti jungtinio komiteto posėdyje, gali būti perduoti spręsti susitariančių šalių pasirinktam asmeniui arba įstaigai. Jei susitariančios šalys dėl to nesusitaria, bet kuriai iš susitariančių šalių paprašius, ginčas, laikantis toliau nurodytos tvarkos, yra perduodamas arbitražui.
2. Jei susitariančios šalys nenusprendžia kitaip, arbitražą vykdo arbitražo teismas, susidedantis iš trijų arbitrų:
 - a. Per 20 dienų po prašymo dėl arbitražo gavimo kiekviena susitarianti šalis paskiria po vieną arbitrą. Per 45 dienas po tokių arbitrų paskyrimo, jie savo nuožiūra skiria trečiąjį arbitrą, kuris atlieka arbitražo teismo pirmininko pareigas.
 - b. Jei nė viena iš susitariančių šalių nepaskiria arbitro arba, jei trečiasis arbitras yra paskiriamas ne pagal šios dalies a) pastraipą, bet kuri susitarianti šalis gali paprašyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos pirmininką per 30 dienų nuo tokio prašymo gavimo paskirti trūkstamą arbitrą arba arbitrus. Jei Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos pirmininkas yra

Jungtinių Valstijų arba valstybės narės pilietis, arbitrą (arbitrus) paskiria tos Tarybos pirmasis pagal rangą reikalaujamas kriterijus atitinkantis pirmininko pavaduotojas.

3. Išskyrus atvejus, kai susitariama kitaip, arbitražo teismas, remdamasis šiuo susitarimu, nustato savo jurisdikcijos ribas ir procedūrines taisykles. Jau suformuotas arbitražo teismas vienos susitariančios šalies prašymu gali paprašyti kitos susitariančios šalies taikyti laikinas sprendimo atidėjimo priemonės tol, kol jis priims galutinį sprendimą. Arbitražo teismui vadovaujant arba vienos iš susitariančių šalių prašymu, ne vėliau kaip praėjus 15 dienų po visų arbitražo teismo narių išrinkimo, turi būti sušauktas pasitarimas, kurio metu nustatomi konkretūs arbitražo teismo turimi išspręsti klausimai ir specifinė tvarka, kurios turi būti laikomasi.
4. Išskyrus atvejus, kai susitariama kitaip, arba jei arbitražo teismas nurodo kitaip:
 - a. Ieškinys pateikiamas per 30 dienų nuo visų arbitražo teismo narių išrinkimo, o atsiliepimas į ieškinį – per 40 dienų. Ieškovo atsakymas pateikiamas per 15 dienų nuo atsiliepimo į ieškinį pateikimo. Atsakovo atsakymas pateikiamas per 15 dienų po ieškovo atsakymo pateikimo.
 - b. Arbitražo teismas imasi nagrinėti bylą bet kurios iš susitariančių šalių prašymu arba gali to imtis savo iniciatyva per 15 dienų nuo paskutinio atsakymo pateikimo.
5. Arbitražo teismas stengiasi pateikti sprendimą raštu per 30 dienų nuo bylos svarstymo užbaigimo arba, jei byla nėra svarstoma, per 30 dienų nuo paskutinio atsakymo gavimo. Sprendžiamąją teisę turi arbitražo teismo narių daugumos sprendimas.
6. Susitariančios šalys gali pateikti prašymus dėl sprendimo išaiškinimo per 10 dienų nuo jo gavimo, o toks išaiškinimas pateikiamas per 15 dienų nuo prašymo gavimo.
7. Jei arbitražo teismas nustato, kad buvo pažeistas šis susitarimas ir atsakingoji susitarianči šalis tokios situacijos nepataiso arba nepasiekia abipusiai palankaus susitarimo su kita susitariančia šalimi per 40 dienų nuo arbitražo teismo sprendimo priėmimo, kita susitarimo šalis gali sustabdyti pagal šį susitarimą panašių lengvatų taikymą tol, kol susitarimo šalys išspręs ginčą. Jokios šios dalies nuostatos neriboja susitarimo šalių teisės imtis pagal tarptautinę teisę reikalingų priemonių.
8. Arbitražo teismo išlaidas, taip pat mokesčius arbitrams ir jų išlaidas dengia lygiomis dalimis abi susitariančios šalys. Visos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos pirmininko arba pirmininko pavaduotojo išlaidos dėl šio straipsnio 2b dalyje nurodytų procedūrų yra laikomos arbitražo teismo išlaidomis.

19 straipsnis

Konkurencija

1. Susitariančios šalys pripažįsta, kad oro laivyno bendrovių konkurencija transatlantinėje rinkoje yra svarbi remiant šio susitarimo tikslus, ir patvirtina, kad jos

taikys savo konkurencijos tvarką siekdamas apsaugoti ir sustiprinti konkurenciją apskirtai, o ne atskirus rinkos dalyvius.

2. Susitariančios šalys pripažįsta, kad gali būti skirtumų taikant jų individualią konkurencijos tvarką tarptautinei aviacijai, nes tai daro įtaką transatlantinei rinkai, ir, kad oro laivyno bendrovių konkurencija toje rinkoje gali būti pagerinta mažinant tokius skirtumus.
3. Susitariančios šalys pripažįsta, kad jų atitinkamų konkurencijos tarnybų bendradarbiavimas padeda remti konkurenciją rinkose ir gali skatinti suderinamų įstatymų kūrimą ir sumažinti skirtumus metodų, kurie yra taikomi tarptautinių vežėjų vykdomoms susitarimų dėl konkurencijos peržiūroms. Todėl susitariančios šalys toliau intensyvins tokių bendradarbiavimą tiek, kiek tai yra įmanoma, atsižvelgdamos į valdžios institucijų skirtingas atsakomybes, kompetencijas ir tvarką, remdamosi 2 priedu.
4. Jungtinis komitetas bus kasmet trumpai informuojamas apie bendradarbiavimo pagal 2 priedą rezultatus.

20 straipsnis

Antrasis derybų etapas

Susitariančių šalių bendras tikslas – toliau gerinti galimybes patekti į rinkas ir padidinti vartotojams, oro laivyno bendrovėms, darbuotojams ir bendruomenėms abiejose Atlanto pusėse teikiamą naudą. Susitariančios šalys, siekdamos tęsti šį procesą, sudarys darbotvarkę, į kurią įtrauks kiekvienai susitariančiai šaliai svarbiausius klausimus. Siekdamos greitai pereiti prie kito derybų etapo, susitariančios šalys pradeda derybas ne vėliau kaip praėjus 60 dienų po šio susitarimo laikino taikymo datos.

21 straipsnis

Ryšys su kitais susitarimais

1. Šio susitarimo laikino taikymo pagal 24 straipsnį laikotarpiu 1 priedo 1 dalyje išvardintų dvišalių susitarimų galiojimas yra sustabdomas, išskyrus tiek, kiek tai numatyta 1 priedo 2 dalyje.
2. Šio susitarimo laikino taikymo pagal 25 straipsnį laikotarpiu 1 priedo 1 dalyje išvardintų dvišalių susitarimų galiojimas yra sustabdomas, išskyrus tiek, kiek tai numatyta 1 priedo 2 dalyje.
3. Jei susitariančios šalys tampa daugiašalių susitarimų šalimis arba pasirašo Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos arba kitos tarptautinės organizacijos priimtą sprendimą, kuriuose yra aptariami šioje Sutartyje svarstomi klausimai, jos su jungtiniu komitetu svarsto, ar šis susitarimas turėtų būti pakeistas atsižvelgiant į tokius pakeitimus.

22 straipsnis

Nutraukimas

Bet kuri iš susitariančių šalių bet kada gali, pasinaudodama diplomatiniais kanalais, kitai susitariančiai šaliai pateikti pranešimą apie sprendimą nutraukti šį susitarimą. Tuo pat metu toks pranešimas išsiunčiamas ir Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai. Šio susitarimo galiojimas baigiasi Tarptautinės Oro Transporto Asociacijos (IATA) skrydžių sezono pabaigos vidurnaktį GMT ir įsigalioja praėjus metams po raštiško pranešimo dėl nutraukimo datos, nebent toks pranešimas susitariančių šalių sprendimu būtų atsiimtas dar prieš tokio laikotarpio pabaigą.

23 straipsnis

Registracija ICAO

Šis susitarimas ir jo pakeitimai yra registruojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

24 straipsnis

Laikinasis taikymas

Kol šis susitarimas įsigalios, kaip tai numatyta jo 25 straipsnyje:

1. Susitariančios šalys susitaria šį susitarimą taikyti nuo [A].
2. Bet kuri iš susitariančių šalių bet kada, pasinaudodama diplomatiniais kanalais, gali kitai susitariančiai šaliai pateikti pranešimą apie sprendimą nutraukti šį susitarimą. Tokiu atveju šio susitarimo galiojimas baigiasi Tarptautinės Oro Transporto Asociacijos (IATA) skrydžių sezono pabaigos vidurnaktį GMT ir įsigalioja praėjus metams po raštiško pranešimo dėl nutraukimo datos, nebent toks pranešimas susitariančių šalių sprendimu būtų atsiimtas dar prieš tokio laikotarpio pabaigą.

25 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis susitarimas įsigalioja praėjus vienam mėnesiui nuo diplomatinių notų, kuriomis susitariančios šalys pasikeitė, ir kurios patvirtina, kad visos būtinos procedūros dėl šio susitarimo įsigaliojimo buvo įvykdytos, vėliausios datos. Tokio pasikeitimo notomis tikslais Jungtinės Valstijos pateikia Europos bendrijai diplomatinę notą, skirtą Europos bendrijai ir jos valstybėms narėms, o Europos bendrija savo ir valstybių narių vardu pateikia diplomatinę notą arba notas Jungtinėms Valstijoms. Europos bendrijos ir jos valstybių narių diplomatinėje notoje arba notose turi būti kiekvienos valstybės narės komunikatas, patvirtinantis, kad šio susitarimo įsigaliojimui būtinos procedūros buvo įvykdytos.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė šį susitarimą.

Šis susitarimas sudarytas [...] dviem egzemplioriais šią 200__ m. _____ d. anglų, čekų, danų, estų, graikų, italų, ispanų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, olandų, portugalų, prancūzų, slovakų, slovėnų, suomių, švedų, vengrų ir vokiečių kalbomis. Esant bet kokiems neatitikimams, galioja tekstas anglų kalba.

JUNGTINIŲ AMERIKOS VALSTIJŲ VARDU AUSTRIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
BELGIJOS KARALYSTĖS VARDU,
KIPRO RESPUBLIKOS VARDU,
ČEKIJOS RESPUBLIKOS VARDU
DANIJOS KARALYSTĖS VARDU,
ESTIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
SUOMIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
PRANCŪZIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
VOKIETIJOS FEDERACINĖS RESPUBLIKOS VARDU,
GRAIKIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
VENGRIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
AIRIJOS VARDU
ITALIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
LATVIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
LIETUVOS RESPUBLIKOS VARDU,
LIUKSEMBURGO DIDŽIOSIOS HERCOGYSTĖS VARDU,
MALTOS RESPUBLIKOS VARDU,
NYDERLANDŲ KARALYSTĖS VARDU,
LENKIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
PORTUGALIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
SLOVAKIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
SLOVĖNIJOS RESPUBLIKOS VARDU,
ISPANIJOS KARALYSTĖS VARDU,
ŠVEDIJOS KARALYSTĖS VARDU,

JUNGTINĖS DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTĖS VARDU,
EUROPOS BENDRIJOS VARDU

1 PRIEDAS

1 skirsnis

Kaip nurodyta šio susitarimo 21 straipsnyje, šiuo susitarimu sustabdomi arba pakeičiami toliau nurodyti dvišaliai susitarimai dėl oro susisiekimą:

- a. Austrijos Respublika: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, pasirašytas 1989 m. kovo 16 d. Vienoje; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 14 d.
- b. Belgijos Karalystė: Susitarimas dėl oro susisiekimą, įsigaliojęs 1980 m. spalio 23 d. pasikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1986 m. rugsėjo 22 d. ir lapkričio 12 d.; iš dalies pakeistas 1993 m. lapkričio 5 d. ir 1994 m. sausio 12 d.

(pakeitimas patvirtintas 1995 m. rugsėjo 5 d. (taikomas laikinai).

- c. Čekijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimą, pasirašytas 1996 m. rugsėjo 10 d. Prahoje; iš dalies pakeistas 2001 m. birželio 4 d. ir 2002 m. vasario 14 d.
- d. Danijos Karalystė: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, įsigaliojęs 1944 m. gruodžio 16 d. Vašingtone apsikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1954 m. rugpjūčio 6 d.; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 16 d.
- e. Suomijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimą, pasirašytas 1949 m. kovo 29 d. Helsinkyje; susijęs protokolas pasirašytas 1980 m. gegužės 12 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1949 m. susitarimą ir 1980 m. protokolą, sudarytas 1995 m. birželio 9 d.
- f. Prancūzijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimą, pasirašytas 1998 m. birželio 18 d. Vašingtone; iš dalies pakeistas 2000 m. spalio 10 d.; iš dalies pakeistas 2002 m. sausio 22 d.
- g. Vokietijos Federacinė Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimą pasirašytas, taip pat pasikeista notomis 1955 m. liepos 7 d. Vašingtone; iš dalies pakeistas 1989 m. balandžio 25 d.

(susijęs protokolas sudarytas 1978 m. lapkričio 1 d.; susijęs susitarimas sudarytas 1994 m. gegužės 24 d.; protokolas, iš dalies keičiantis 1955 m. susitarimą, sudarytas 1996 m. gegužės 23 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1996 m. protokolą, sudarytas 2000 m. spalio 10 d. (visi taikomi laikinai).

- h. Graikijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimą, pasirašytas 1991 m. birželio 31 d. Atėnuose; 2005 m. birželio 19 ir 25 d. pasikeitus notomis jo galiojimas pratęstas iki 2006 m. birželio 31 d.
- i. Vengrijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisiekimą ir Susitarimo memorandumas pasirašyti 1989 m. liepos 12 d. Budapešte; 2005 m. liepos 12 d. ir lapkričio 7 d. pasikeitus notomis, jų galiojimas pratęstas iki 2006 m. liepos 12 d.

- j. Airija: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, įsigaliojęs 1945 m. vasario 3 d. Vašingtone pasikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1988 m. sausio 25 d. ir 1989 m. rugsėjo 29 d.; iš dalies pakeistas 1990 m. liepos 25 d. ir rugsėjo 6 d.

(Susitarimas dėl konsultacijų, pasirašytas 1993 m. spalio 28 d. Vašingtone (taikomas laikinai)).

- k. Italijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisieikimo pasirašytas, taip pat pasikeista notomis 1970 m. birželio 22 d. Romoje; iš dalies pakeistas 1988 m. spalio 25 d.; susijęs Susitarimo memorandumas pasirašytas 1990 m. rugsėjo 27 d.; 1970 m. susitarimas ir 1990 m. Susitarimo memorandumas iš dalies pakeisti 1970 m. lapkričio 22 d. ir 1991 m. gruodžio 23 d.; 1970 m. susitarimas ir 1990 m. Susitarimo memorandumas iš dalies pakeisti 1997 m. gegužės 30 ir spalio 21 d.; 1970 m. susitarimą papildantys susitarimai sudaryti 1998 m. gruodžio 30 d. ir 1999 m. vasario 2 d.

(1970 m. susitarimą iš dalies keičiantis protokolas sudarytas 1999 m. gruodžio 6 d. (taikomas laikinai)).

- l. Liuksemburgo Didžioji Hercogystė: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 1986 m. rugpjūčio 19 d. Liuksemburge; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 6 d. iš dalies pakeistas 1998 m. birželio 13 ir 21 d.
- m. Maltos Respublika: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 2000 m. spalio 12 d. Vašingtone;
- n. Nyderlandų karalystė: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 1957 m. balandžio 3 d. Vašingtone; protokolas, iš dalies keičiantis 1957 m. susitarimą, sudarytą 1978 m. kovo 31 d.; 1978 m. protokolas iš dalies pakeistas 1986 m. birželio 11 d.; 1957 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1987 m. spalio 13 d. ir gruodžio 22 d.; 1957 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d.; 1957 m. susitarimas ir 1978 m. protokolas iš dalies pakeisti 1992 m. spalio 14 d.;
- o. Lenkijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 2001 m. birželio 16 d. Varšuvoje;
- p. Portugalijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 2000 m. gegužės 30 d. Lisabonoje.
- q. Slovakijos Respublika: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 2001 m. sausio 22 d. Bratislavoje.
- r. Ispanijos Karalystė: Susitarimas dėl oro susisieikimo, pasirašytas 1973 m. vasario 20 d. Madride; susiję susitarimai, pasirašyti 1987 m. vasario 20 d., kovo 31 d. ir balandžio 7 d.; 1973 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1989 m. gegužės 31 d.; 1973 m. susitarimas iš dalies pakeistas 1991 m. lapkričio 27 d.;
- s. Švedijos Karalystė: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų, įsigaliojęs 1944 m. gruodžio 16 d. Vašingtone apsikeitus notomis; iš dalies pakeistas 1954 m. rugpjūčio 6 d.; iš dalies pakeistas 1995 m. birželio 16 d.

- t. Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė: Susitarimas dėl vežimo oro transportu paslaugų pasirašytas, taip pat pasikeista laiškais 1977 m. birželio 23 d. Bermuduose; susitarimas dėl skrydžių per Šiaurės Atlantą bilietų kainų, sudarytas 1978 m. kovo 17 d. susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1978 m. balandžio 25 d.; susitarimai iš dalies keičiantys ir papildantys 1978 m. susitarimą dėl skrydžių per Šiaurės Atlantą bilietų kainų, sudaryti 1978 m. lapkričio 2 ir 9 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1980 m. gruodžio 4 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1985 m. vasario 20 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimo 7 straipsnį, 2 priedą ir 5 priedą, sudarytas 1989 m. gegužės 25 d.; susitarimas dėl 1977 m. susitarimo pakeitimų, JAV ir JK arbitražo dėl Heathrow oro uoste taikomų naudotojo mokesčių, užbaigimas ir JK 1993 m. spalio 13 d. ambasados notoje Nr. 87 pateikto prašymo dėl arbitražo ir klausimų, dėl kurių buvo pradėta byla, patenkinimas 1994 m. kovo 11 d.; susitarimas, iš dalies keičiantis 1977 m. susitarimą, sudarytas 1977 m. kovo 27 d.

(Laikiniai taikoma tvarka apima ir 1986 m. rugsėjo 11 d. Memorandumą dėl konsultacijų; susitarimus, numatytus 1990 m. liepos 27 d. pasikeistuose laiškuose; susitarimus, numatytus Memorandume dėl konsultacijų, sudarytus 1991 m. kovo 11 d.; susitarimus, numatytus 1994 m. spalio 6 d. pasikeistuose laiškuose; susitarimus, numatytus Memorandume dėl konsultacijų, sudarytus 1995 m. birželio 5 d.; tvarką, numatytą 2000 m. kovo 31 d. ir balandžio 3 d. pasikeistuose laiškuose (taikomi laikinai).

2 skirsnis

Nepaisant šio priedo 1 skirsnio, teritorijose, kurių neapima šio susitarimo 1 straipsnyje pateikiamas „teritorijos“ apibrėžimas, toliau taikomi to skirsnio d) dalyje (Danijos ir Jungtinių Valstijų) f) dalyje (Prancūzijos ir Jungtinių Valstijų), t) dalyje (Jungtinės Karalystės ir Jungtinių Valstijų) nurodyti susitarimai, atsižvelgiant į jų sąlygas.

3 skirsnis

Nepaisant šio susitarimo 3 straipsnio, JAV oro laivyno bendrovės neturi teisės teikti krovinių vežimo paslaugų, jei tai nėra Jungtinėms Valstijoms teikiamų paslaugų dalis, į vietas valstybėse narėse arba iš jų, išskyrus į vietas arba iš jų Čekijos Respublikoje, Prancūzijos Respublikoje, Vokietijos Federacinėje Respublikoje, Liuksemburgo Didžiojoje Hercogystėje, Maltos Respublikoje, Lenkijos Respublikoje, Portugalijos Respublikoje, Slovakijos Respublikoje.

4 skirsnis

Nepaisant visų kitų šio susitarimo nuostatų, šis skirsnis yra taikomas reguliariam ir užsakomajam derinamam oro susisiekimui į Airiją iš Jungtinių Valstijų (arba priešinga kryptimi) nuo IATA 2006–2007 m. žiemos sezono pradžios iki jo pabaigos 2007–2008 m.

- a. i) visos JAV ir Bendrijos oro laivyno bendrovės nuo kiekvieno vykdomo tiesioginio skrydžio iš Jungtinių Valstijų į Shannon (arba priešinga kryptimi) gali vykdyti 3 tiesioginius skrydžius iš Jungtinių Valstijų į Dubliną (arba priešinga kryptimi). Ši teisė vykdyti tiesioginius reisus į

Dubliną (arba iš jo) priklauso nuo skrydžių vidurkio pereinamuoju trijų sezonų laikotarpiu. Tai turi būti tiesioginis reisas į Dubliną (arba iš jo) arba tiesioginis reisas į Shannon (arba iš jo), priklausomai nuo to, į kurią vietovę Airijoje orlaivis atvyko arba iš kurios išvyko.

- ii) ii) Šio skirsnio a)i) dalyje nurodytas reikalavimas dėl skrydžių į Shannon nebetaikomas tada, jei oro laivyno bendrovė pradeda reguliarius arba užsakomuosius derinamus reissus iš Jungtinių Valstijų į Dubliną (arba priešinga kryptimi) ir nevykdo nuo kas trijų tiesioginių reisų į Dubliną mažiausiai vieno tiesioginio reiso į Shannon, skaičiuojant pagal pereinamojo laikotarpio vidurkį.
- b. Vykdydamos reissus iš Jungtinių Valstijų į Airiją (arba priešinga kryptimi), Bendrijos oro laivyno bendrovės gali skristi tik į Bostoną, Niujorką, Čikagą, Los Andželą ir į 3 papildomas vietas Jungtinėse Valstijose arba iš jų, apie kurių pasirinkimą arba pakeitimą turi būti pranešama Jungtinėms Valstijoms. Tokie reissai gali būti vykdomi per tarpines vietas kitose valstybėse narėse arba trečiojoje šalyje.
- c. Bendrojo kodo naudojimas skrydžiams iš Jungtinių Valstijų į Airiją (arba priešinga kryptimi) leidžiamas tik tada, jei skraidoma į kitas Europos bendrijos vietas. Kiti susitarimai dėl bendrojo kodo naudojimo yra nagrinėjami remiantis abipusės naudos ir pagarbos principu.

2 PRIEDAS

Dėl

bendradarbiavimo oro susisiekimo konkurencijos klausimais

1 straipsnis

Šiame priede nurodytą bendradarbiavimą vykdo Jungtinių Amerikos Valstijų Transporto departamentas ir Europos bendrijų komisija (toliau – dalyviai), pagal savo funkcijas sprendžiant Jungtinėms Valstijoms ir Europos bendrijai svarbius oro susisiekimo konkurencijos klausimus.

2 straipsnis

Tikslas

Šio bendradarbiavimo tikslas yra:

1. Gerinti abipusį supratimą apie dalyvių įstatymų, procedūrų ir tvarkos taikymą pagal jų konkurencijos tvarką, kad būtų galima skatinti oro susisiekimo konkurenciją;
2. Gerinti dalyvių supratimą apie pokyčių oro susisiekimo sektoriuje įtaką konkurencijai tarptautinės aviacijos rinkoje; ir
3. Mažinti konfliktų galimybę, kai dalyviai susitarimams ir kitiems bendradarbiavimo susitarimams, turintiems įtaką transatlantinei rinkai, taiko savo konkurencijos tvarką.
4. Gerinant žinias apie metodologijas, analizės metodus, įskaitant konkrečios rinkos (rinkų) nustatymą ir konkurencinio poveikio nustatymą, taip pat žinias apie priemones, kurias dalyviai naudoja savarankiškai analizuodamos konkurenciją; skatinti suderintų reguliavimo metodų taikymą susitarimams ir kitiems bendradarbiavimo susitarimams.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šio priedo tikslais, sąvoka „konkurencijos tvarka“ reiškia įstatymus, procedūras ir tvarką, kuriais yra reguliuojamas dalyvių atitinkamų funkcijų vykdymas peržiūrinti susitarimus ir kitus oro laivyno bendrovių bendradarbiavimo susitarimus tarptautinėje rinkoje. Europos bendrijos atveju tai apima Europos bendrijos steigimo sutarties 81,82 ir 85 straipsnius ir jų įgyvendinimo taisyklės pagal steigimo sutartį, taip pat visus tos sutarties pakeitimus, tačiau tuo neapsiriboja. Transporto departamento atveju tai apima Jungtinių Valstijų Federalinių teisės aktų kodekso 49 antraštinės dalies 41308, 41309, ir 41720 skirsnius.

4 straipsnis

Bendradarbiavimo sritys

Atsižvelgiant į tai, kas nurodyta 5 straipsnio 1a) ir 1b) dalyse, dalyvių bendradarbiavimas vyksta tokiomis formomis:

- (1) (1) Paprastai kas pusmetį vykdomais dalyvių posėdžiais, kuriuose dalyvauja konkurencijos ekspertai; tokių posėdžių tikslas – aptarti oro susisiekimo vystymąsi, abipusiai svarbius konkurencijos politikos klausimus, analitinius konkurencijos įstatymo taikymo tarptautinei aviacijai, ypač transatlantinėje rinkoje, metodus. Tokios diskusijos gali padėti dalyviams geriau suprasti vienas kito konkurencijos metodus, įskaitant esančius bendrumus, ir padėti geriau juos suderinti, ypač tarptautinių vežėjų susitarimų atveju.
- (2) Bet kada, abipusiai susitarus arba bet kuriam iš dalyvių paprašius, vykdomomis dalyvių konsultacijomis, kuriose būtų aptariami bet kokie su šiuo priedu susiję klausimai, įskaitant specifinius atvejus.
- (3) Kiekvienas dalyvis gali savo nuožiūra pakviesti kitų valdžios institucijų atstovus prireikus dalyvauti pagal 1 arba 2 dalį organizuojamuose posėdžiuose arba konsultacijose.
- (4) Laiku pranešant apie toliau nurodytus procesus arba reikalus, kurie apie tai pranešančio dalyvio nuomone gali turėti didelės įtakos kito dalyvio konkurenciniams interesams.
 - a. JAV Transporto departamentas i) apie paraiškos dėl tarptautiniame oro susisiekime dalyvaujančių oro laivyno bendrovių pateiktų susitarimų ir kitų bendradarbiavimo susitarimų patvirtinimo peržiūros procesus, pirmiausia dėl oro laivyno bendrovėms, kurios veiklą vykdo pagal Jungtinių Valstijų ir Europos bendrovės įstatymus, taikomo konkurencinio imuniteto, ir (ii) apie gautą bendros įmonės sutartį pagal Jungtinių Valstijų Federalinių teisės aktų kodekso 49 antraštinės dalies 41720 skirsnį; ir
 - b. Europos bendrijų Komisija, (i) apie oro linijų, dalyvaujančių tarptautiniame oro susisiekime, susitarimų ir kitų bendradarbiavimo susitarimų, pirmiausia sąjungos ir kitų bendradarbiavimo susitarimų, kuriuose dalyvauja pagal Jungtinių Valstijų ir Europos bendrovės įstatymus veiklą vykdančios oro laivyno bendrovės, peržiūrėjimo tvarką, ir (ii) apie ketinimus netaikyti Europos Sąjungos konkurencijos įstatymo individualiais atvejais arba atskiroms kategorijoms;
- (5) Pranešant apie elektroninėje ar kitokioje formoje turimą informaciją ir duomenis, galimybę jais naudotis ir tokio naudojimosi sąlygas, kurie tokią informaciją turinčio dalyvio nuomone gali turėti didelės įtakos kito dalyvio konkurenciniams interesams; ir
- (6) Pranešant apie kitą tokią su oro susisiekimo konkurencijos politika susijusią veiklą, jei tai atrodytų svarbu tokią informaciją perduodančiam dalyviui.

5 straipsnis

Informacijos naudojimas ir atskleidimas

- (1) Nepaisant kitų šio priedo nuostatų, nė iš vieno dalyvio nereikalaujama teikti informaciją kitam dalyviui, jei tokios informacijos atskleidimą jos prašančiam dalyviui:
 - a. draudžia tokią informaciją turinčio Dalyvio įstatymai, reglamentai arba tvarka;
 - b. nebūtų galima suderinti su svarbiais tokią informaciją turinčio Dalyvio interesais.
- (2) Kiekvienas dalyvis tiek, kiek įmanoma, saugo visos pagal pasitikėjimą kito dalyvio pagal šį priedą jam suteiktos informacijos slaptumą ir nesutinka jos atskleisti to prašančiai trečiajai šaliai, kuri neturi informaciją suteikusio dalyvio leidimo gauti tokią informaciją. Kiekvienas dalyvis iš anksto praneša kitam dalyviui, jei informaciją, kuria siūloma apsikeisti diskusijose arba koku kitu būdu, gali pririnkti paskelbti viešai nagrinėjamoje byloje.
- (3) Jei dalyvis, remdamasis šiuo priedu, konfidencialiai suteikia informaciją kitam dalyviui 2 straipsnyje nurodytais tikslais, informaciją gavęs dalyvis turi ją naudoti tik tais tikslais.

6 straipsnis

Įgyvendinimas

- (1) Kiekvienas dalyvis skiria savo atstovą, atsakingą už šiame priede nustatytos veiklos koordinavimą.
- (2) Remiantis šiuo priedu vykdomą veiklą ir visą dalyvio pagal tą priedą vykdomą veiklą:
 - a. siekiama įgyvendinti tik tiek, kiek tai atitinka tokio Dalyvio įstatymus, reglamentus ir tvarką; ir
 - b. siekiama įgyvendinti nepažeidžiant Europos bendrijų ir Jungtinių Amerikos Valstijų Vyriausybės susitarimo dėl jų konkurencijos įstatymų taikymo.