



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.4.2006

KOM(2006) 169 final

2006/0058 (CNS)

Förslag till

**BESLUT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS
MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET,**

om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan

Förslag till

**BESLUT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS
MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET,**

om ingående av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan

(framlagda av kommissionen)

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och Amerikas förenta stater, nedan kallat *avtalet*, förhandlades fram i enlighet med rådets förhandlingsmandat från juni 2003. Luftfarten mellan EU och USA bedrivs idag på grundval av bilaterala avtal mellan enskilda medlemsstater och USA. Dessa avtal innehåller emellertid bestämmelser som enligt EG-domstolen (november 2002) strider mot gemenskapsrätten, och bör därför ersättas med ett enda, ingånget på EU-nivå. Föreliggande, omfattande avtal kommer att följas av ännu ett; avtalet ger nämligen uttryck för ett åtagande från båda parter att inleda nya förhandlingar enligt en uppgjord tidtabell. Avtalet uppfyller de krav som gemenskapen ställde i juridiskt hänseende, men ger också både flygresenärer och lufttrafikföretag omedelbara ekonomiska fördelar vid resor över Atlanten.

- **Allmän bakgrund**

Förhandlingsmandatet gällde att öppna luftfartsområdet mellan EU och USA för att skapa en enda lufttransportmarknad mellan parterna, med fri rörlighet för investeringar och frihet för europeiska och amerikanska lufttrafikföretag att tillhandahålla luftfartstjänster utan restriktioner, även på den andra partens inhemska marknad. Flera av gemenskapens önskemål skulle tvinga USA till genomgripande lagändringar, främst för att ta bort restriktionerna för utländskt ägande och utländsk kontroll av amerikanska lufttrafikföretag och för cabotagetrafik. Eftersom detta är en mycket känslig politisk fråga i USA medger mandatet uttryckligen att parternas vilja kan uttryckas i flera olika avtal, under förutsättning att det redan från början finns en plan för hur man ska gå vidare till nästa avtal.

Under förhandlingarna accepterade EU att cabotagetrafiken inte skulle komma med i det första avtalet. Man gjorde emellertid klart för USA att ett avtal bara skulle komma till stånd om USA först gjorde meningsfulla framsteg i arbetet med att avlägsna restriktionerna för ägande och kontroll av amerikanska lufttrafikföretag. Den 2 november 2005 utfärdade det amerikanska transportdepartementet ett förslag om ny lagstiftning (*Notice of Proposed Rulemaking*) som gick ut på att de lagrum som gav uttryck för kravet att amerikanska lufttrafikföretag i praktiken måste kontrolleras av amerikanska medborgare skulle omtolkas: även utlänningar skall kunna investera i och delta i ledningen av amerikanska lufttrafikföretag.

Vid den sista förhandlingsrundan den 18 november 2005 färdigställde kommissionen avtalstexten med utgångspunkt i förhandlingsdirektiven i mandatet. EU förklarade vid detta tillfälle att EU och dess medlemsstater ville se resultatet av den lagstiftningsprocess som inleddes med det ovan nämnda *Notice of Proposed Rulemaking* – alltså de slutliga bestämmelser som processen skulle komma att mynna ut i – innan man fattade beslut om att ingå avtalet. Rådet kommer alltså att vänta med sitt beslut tills det amerikanska transportdepartementet har antagit slutliga bestämmelser som rådet anser ge en tydlig, meningsfull och genomgripande ändring av USA:s nuvarande ståndpunkt. Om denna process inte tar för lång tid och rådet

sedermåra godtar bestämmelserna, kan avtalet undertecknas under första halvåret 2006.

- **Gällande bestämmelser**

Avtalet ersätter 20 bilaterala luftfartsavtal mellan medlemsstater och USA.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Ett luftfartsavtal med USA har länge varit en prioritet för EU. Det är en viktig komponent i EU:s yttre flygpolitik (se kommissionens meddelande KOM(2005) 79 slutlig: *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*). Avtalet kommer också att bidra till ett viktigt mål för den inre flygpolitiken, genom att de bilaterala avtalens eventuella gemenskapsrättsliga brister undanröjs.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metod, målgrupper och målgruppernas profil

Kommissionen har under hela förhandlingsprocessen hållit intensiva samråd med berörda parter. Detta har särskilt skett genom regelbundna möten i ett särskilt forum där företrädare för lufttrafikföretagen, flygplatserna och fackföreningarna har samlats.

Sammanfattning av svaren; hur har svaren beaktats?

Man höll mer än tio möten i det särskilda forumet. Alla frågor som behandlades under förhandlingarna diskuterades i detalj. Alla synpunkter från de berörda parterna beaktades på vederbörligt sätt i gemenskapens ståndpunkter under förhandlingarna.

- **Extern experthjälp**

Någon extern experthjälp har inte behövts.

- **Konsekvensanalys**

Avtalet är ett genombrott på vägen mot det slutgiltiga målet: att öppna luftfartsområdet mellan EU och USA. Enligt en konsultrapport som den amerikanska firman Brattle Group gjorde åt kommissionen 2002 kan ett öppet luftfartsområde ge stora fördelar, med uppåt 17 miljoner extra flygpassagerare, 5 miljarder euro i besparingar för konsumenterna varje år och nya sysselsättningsstillfällen både i USA och inom EU.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som skall granska avtalets genomförande och konsekvenser.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Föreliggande, omfattande avtal (som kommer att följas av ännu ett) skall ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med USA. Avtalet undanröjer alla de restriktioner som hittills har hindrat gemenskapens och USA:s lufttrafikföretag från att

flyga mellan punkter i gemenskapen och USA. Avtalet undanröjer också de problem som hittills har hindrat gemenskapens lufttrafikföretag från att utnyttja etableringsfriheten och rätten till diskrimineringsfritt marknadstillträde inom gemenskapen i fråga om förbindelser till och från USA. Dessa problem identifierades av EG-domstolen i domarna C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98.

- **Rättslig grund**

Artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen och 300.3 första stycket i EG-fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen gäller utom där förslaget avser ett område där gemenskapen är ensam behörig.

Målen för den planerade åtgärden kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna av följande skäl:

Avtalet ersätter de enskilda medlemsstaternas luftfartsavtal med USA med en reglering på gemenskapsnivå. Enhetliga villkor för marknadstillträde kommer därmed att råda för alla lufttrafikföretag i gemenskapen. Gemenskapens och USA:s samarbete i lagstiftningsfrågor får en fast ram, vilket är en förutsättning för ansträngningarna för att förbättra luftfartsskyddet och göra flygtransporterna över Atlanten säkrare och effektivare; härvid är samarbetet om säkerhet och luftfartsskydd särskilt viktigt. Enligt avtalet skall vidare parternas konkurrensmyndigheter samarbeta om tillämpningen av parternas respektive konkurrenslagstiftning i fråga om det internationella flyg som berör den marknad avtalet gäller. Sålunda gäller avtalet flera frågor där gemenskapen har exklusiv behörighet; den föreslagna åtgärden måste därför vidtas på gemenskapsnivå.

Målet för den föreslagna åtgärden kan bättre uppnås på gemenskapsnivå av följande skäl:

Avtalets bestämmelser blir tillämpliga samtidigt för alla 25 medlemsstater. Medlemsstaterna kommer att tillämpa samma regler utan att något lufttrafikföretag diskrimineras på grund av nationalitet. Gemenskapens lufttrafikföretag kan hädanefter flyga till punkter var som helst i USA från vilken punkt som helst i gemenskapen.

Öppnandet av luftfartsmarknaden mellan EU och USA kommer att attrahera nya aktörer och ge underutnyttjade flygplatser nya möjligheter, men det kommer också att underlätta en konsolidering bland gemenskapens lufttrafikföretag.

Lufttrafikföretagen i gemenskapen får tillgång till nya marknader, och kan i fortsättningen t.ex. hyra ut besättningar till amerikanska lufttrafikföretag. Detta hade enskilda medlemsstater aldrig kunnat förhandla sig till. Ett av de viktigaste målen enligt förhandlingsmandatet var att genomdriva att lika konkurrensvillkor skall råda för gemenskapens och USA:s lufttrafikföretag. Detta krävde en tyngd som bara finns på gemenskapsnivå.

Den föreslagna åtgärden är sålunda förenlig med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

En gemensam kommitté skall inträttas för diskussioner om avtalets tillämpning. Kommittén kommer att ge tillfälle till diskussioner på expertnivå om lag- och regleringsförslag och annan utveckling. Den skall också överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet. Kommittén skall bestå av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.

Medlemsstaterna kommer även i fortsättningen att sköta vissa av sina vanliga förvaltningsuppgifter för den internationella lufttransporten, men detta kommer att ske i enlighet med gemensamma regler med enhetlig tillämpning.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: annan.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Yttre flygförbindelser kan bara regleras genom internationella avtal.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

Förslag till

**BESLUT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS
MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET,**

om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS
REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar förhandlat med Förenta staterna om ett luftfartsavtal, nedan kallat *avtalet*.
- (2) Avtalet paraferades den ...
- (3) Gemenskapen och medlemsstaterna bör underteckna avtalet och tillämpa det provisoriskt i väntan på dess ingående.
- (4) För att få de licenser som krävs för att betraktas som ett amerikanskt lufttrafikföretag måste ett lufttrafikföretag enligt amerikansk lagstiftning i praktiken kontrolleras av amerikanska medborgare. Förenta staternas transportdepartement har tolkat detta krav i den allmänna riktlinjen 399.88, offentliggjord i del 14 i Förenta staternas federala författningssamling (*statement of general policy, Code of Federal Regulations Part 399.88, Title 14*), nedan kallad *riktlinje 399.88*.
- (5) Avtalet vilar på ett samförstånd om att Förenta staterna skall tillämpa riktlinje 399.88 så att EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag kan utöva ett proportionellt inflytande över lufttrafikföretagets kommersiella verksamhet. Därför bör gemenskapen och medlemsstaterna avbryta den provisoriska tillämpningen av avtalet om Förenta staternas luftfartsmyndigheter eller domstolar tolkar eller tillämpar riktlinje 399.88 annorlunda, eller om riktlinjen ändras, upphävs eller ersätts av bestämmelser som är mindre förmånliga för investerare från medlemsstaterna.
- (6) Det behöver fastställas hur gemenskapen och medlemsstaterna skall fatta beslutet om att avbryta den provisoriska tillämpningen av avtalet. Vidare behövs bestämmelser om hur gemenskapen och medlemsstaterna skall företräddas i den gemensamma kommitté som inrättas genom artikel 17 i avtalet och i skiljeförfaranden som genomförs i enlighet med artikel 18 i avtalet. Det behövs också genomförandebestämmelser för avtalets föreskrifter om luftfartsskydd, luftfartssäkerhet, trafikrättigheter och statliga stödåtgärder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 (Undertecknande)

Rådets ordförande bemyndigas att utse den person som skall ha rätt att på gemenskapens vägnar underteckna luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, med förbehåll för att det ingås. Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

Artikel 2 (Provisorisk tillämpning)

1. I avvaktan på avtalets ikraftträdande skall gemenskapen och dess medlemsstater tillämpa det provisoriskt från den [...].
2. Beslut om att avbryta den provisoriska tillämpningen av avtalet och att underrätta Förenta staterna om uppsägningen i enlighet med artikel 24.2 i avtalet, och beslut om att återkalla en uppsägning, skall fattas av rådet på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar; beslutet skall vara enhälligt och fattas på grundval av ett förslag av kommissionen.
3. Rådet skall säga upp den provisoriska tillämpningen av avtalet i enlighet med artikel 24.2 i avtalet, om rådet med tillämpning av det förfarande som anges i punkt 2 beslutar att något av följande fall föreligger:
 - a) Amerikanska luftfartsmyndigheter eller domstolar tolkar eller tillämpar riktlinje 399.88 i del 14 i Förenta staternas författningssamling (*statement of general policy, Code of Federal Regulations Part 399.88, Title 14*), nedan kallad *riktlinje 399.88*, eller en bestämmelse som ersätter riktlinje 399.88, på ett sätt som hindrar EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag från att utöva ett proportionellt inflytande över lufttrafikföretagets kommersiella verksamhet utom luftfartsskydd, luftfartssäkerhet och försvarsrelaterade förpliktelser (*Civil Reserve Air Fleet*).
 - b) Riktlinje 399.88 eller en bestämmelse som ersätter riktlinjen har ändrats så att bestämmelserna blir mindre förmånliga än riktlinje 399.88 för EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag.
 - c) Riktlinje 399.88 eller en bestämmelse som ersätter riktlinjen har upphävts utan att ersättas med bestämmelser som är minst lika förmånliga som riktlinje 399.88 för EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag.

Artikel 3 (Gemensamma kommittén)

1. I den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 17 i avtalet skall gemenskapen och medlemsstaterna företrädas av kommissionen, biträdd av företrädare för medlemsstaterna.

2. I frågor som omfattas av artiklarna 17 och 19 i avtalet och frågor där något beslut med rättslig verkan inte krävs, skall gemenskapens och medlemsstaternas ståndpunkt inom gemensamma kommittén fastställas av kommissionen. I övriga fall skall gemenskapens och medlemsstaternas ståndpunkt antas av rådet med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen.

Artikel 4 (Skiljeförfarande)

1. Kommissionen skall företräda gemenskapen och medlemsstaterna i skiljeförfaranden som genomförs i enlighet med artikel 18 i avtalet.
2. Ett beslut om att inte tillhandahålla avtalsenliga förmåner i enlighet med artikel 18.7 i avtalet skall fattas av rådet på grundval av ett förslag av kommissionen. Beslutet skall fattas med kvalificerad majoritet.
3. Beslut om andra åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 18 i avtalet skall fattas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna utsedda av rådet.

Artikel 5 (Trafikrättigheter)

1. Medlemsstaterna skall informera kommissionen i förväg om de beslut de tänker anta i enlighet med artiklarna 4 och 5 i avtalet.
2. Om kommissionen konstaterar att en medlemsstat har fattat eller tänker fatta ett beslut i enlighet med artiklarna 4 eller 5 i avtalet som är oförenligt med avtalet, skall kommissionen i ett beslut ålägga medlemsstaten att vidta lämpliga åtgärder för att följa avtalet. Kommissionen skall informera rådet och övriga medlemsstater om beslutet. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom 10 arbetsdagar från underrättelsen. Rådet får fatta ett annat beslut inom en månad från det att beslutet hänsköts. Rådet skall besluta med kvalificerad majoritet.

Artikel 6 (Luftfartssäkerhet)

En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 7 i avtalet skall omedelbart informera kommissionen om detta.

Artikel 7 (Luftfartsskydd)

En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 8 i avtalet skall omedelbart informera kommissionen om detta.

Artikel 8 (Statliga subventioner och stöd)

1. En medlemsstat, som anser att ett statligt organ på Förenta staternas territorium ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få de skadliga effekter för konkurrensen som avses i artikel 13.2 i avtalet, får göra kommissionen

uppmärksam på detta; kommissionen får kontakta organet eller begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 17 i avtalet.

2. En medlemsstat som kontaktas av Förenta staterna i enlighet med artikel 13.3 i avtalet skall omedelbart informera kommissionen om detta.

Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*

Förslag till

**BESLUT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS
MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET,**

**om ingående av luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess
medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS
REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2
jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen och 300.3 första stycket,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande, och¹

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar förhandlat med Förenta staterna om ett luftfartsavtal, nedan kallat *avtalet*.
- (2) Avtalet undertecknades den ...
- (3) Avtalet bör godkännas av gemenskapen och medlemsstaterna.
- (4) För att få de licenser som krävs för att betraktas som ett amerikanskt lufttrafikföretag måste ett lufttrafikföretag enligt amerikansk lagstiftning i praktiken kontrolleras av amerikanska medborgare. Förenta staternas transportdepartement har tolkat detta krav i den allmänna riktlinjen 399.88, offentliggjord i del 14 i Förenta staternas federala författningssamling (*statement of general policy, Code of Federal Regulations Part 399.88, Title 14*), nedan kallad *riktlinje 399.88*.
- (5) Avtalet vilar på ett samförstånd om att Förenta staterna skall tillämpa riktlinje 399.88 så att EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag kan utöva ett proportionellt inflytande över lufttrafikföretagets kommersiella verksamhet. Därför bör gemenskapen och medlemsstaterna avbryta den provisoriska tillämpningen av avtalet om Förenta staternas luftfartsmyndigheter eller domstolar tolkar eller tillämpar riktlinje 399.88 annorlunda, eller om riktlinjen ändras, upphävs eller ersätts av bestämmelser som är mindre förmånliga för investerare från medlemsstaterna.
- (6) Det behöver fastställas hur gemenskapen och medlemsstaterna skall fatta beslut om avtalets uppsägning. Vidare behövs bestämmelser om hur gemenskapen och medlemsstaterna skall företrädas i den gemensamma kommitté som inrättas genom

¹ EGT C ...

artikel 17 i avtalet och i skiljeförfaranden som genomförs i enlighet med artikel 18 i avtalet. Det behövs också genomförandebestämmelser för avtalets föreskrifter om luftfartsskydd, luftfartssäkerhet, trafikerättigheter och statliga stödåtgärder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 (Godkännande)

1. Luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Amerikas förenta stater, å andra sidan, godkänns härmed på gemenskapens vägnar. Texten till avtalet åtföljer detta beslut.
2. Varje medlemsstat som har slutfört de inhemska förfaranden som krävs för avtalets ikraftträdande skall överlämna den diplomatiska not som avses i artikel 25 i avtalet till rådets sekretariat.
3. Rådets ordförande bemyndigas att utse den person som skall ha rätt att på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar överlämna de diplomatiska noter som avses i artikel 25 i avtalet till Förenta staterna.

Artikel 2 (Uppsägning)

1. Beslut om att säga upp avtalet och att underrätta Förenta staterna om uppsägningen i enlighet med artikel 22 i avtalet, och beslut om att återkalla en uppsägning, skall fattas av rådet på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar; beslutet skall vara enhälligt och fattas på grundval av ett förslag av kommissionen.
2. Rådet skall säga upp avtalet i enlighet med artikel 22 i avtalet, om rådet med tillämpning av det förfarande som anges i punkt 2 beslutar att något av följande fall föreligger:
 - a) Amerikanska luftfartsmyndigheter eller domstolar tolkar eller tillämpar riktlinje 399.88 i del 14 i Förenta staternas författningssamling (*statement of general policy, Code of Federal Regulations Part 399.88, Title 14*), nedan kallad *riktlinje 399.88*, eller en bestämmelse som ersätter riktlinje 399.88, på ett sätt som hindrar EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag från att utöva ett proportionellt inflytande över lufttrafikföretagets kommersiella verksamhet utom luftfartsskydd, luftfartssäkerhet och försvarsrelaterade förpliktelser (*Civil Reserve Air Fleet*).
 - b) Riktlinje 399.88 eller en bestämmelse som ersätter riktlinjen har ändrats så att bestämmelserna blir mindre förmånliga än riktlinje 399.88 för EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag.
 - c) Riktlinje 399.88 eller en bestämmelse som ersätter riktlinjen har upphävts utan att ersättas med bestämmelser som är minst lika förmånliga som riktlinje 399.88 för EU-medborgare som har investerat i ett amerikanskt lufttrafikföretag.

Artikel 3 (Gemensamma kommittén)

1. I den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 17 i avtalet skall gemenskapen och medlemsstaterna företrädas av kommissionen, biträdd av företrädare för medlemsstaterna.
2. I frågor som omfattas av artiklarna 17 och 19 i avtalet och frågor där något beslut med rättslig verkan inte krävs, skall gemenskapens och medlemsstaternas ståndpunkt inom gemensamma kommittén fastställas av kommissionen. I övriga fall skall gemenskapens och medlemsstaternas ståndpunkt antas av rådet med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen.

Artikel 4 (Skiljeförfarande)

1. Kommissionen skall företräda gemenskapen och medlemsstaterna i skiljeförfaranden som genomförs i enlighet med artikel 18 i avtalet.
2. Ett beslut om att inte tillhandahålla avtalsenliga förmåner i enlighet med artikel 18.7 i avtalet skall fattas av rådet på grundval av ett förslag av kommissionen. Beslutet skall fattas med kvalificerad majoritet.
3. Beslut om andra åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 18 i avtalet skall fattas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna utsedda av rådet.

Artikel 5 (Trafikrättigheter)

1. Medlemsstaterna skall informera kommissionen i förväg om de beslut de tänker anta i enlighet med artiklarna 4 och 5 i avtalet.
2. Om kommissionen konstaterar att en medlemsstat har fattat eller tänker fatta ett beslut i enlighet med artiklarna 4 eller 5 i avtalet som är oförenligt med avtalet, skall kommissionen i ett beslut ålägga medlemsstaten att vidta lämpliga åtgärder för att följa avtalet. Kommissionen skall informera rådet och övriga medlemsstater om beslutet. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom 10 arbetsdagar från underrättelsen. Rådet får fatta ett annat beslut inom en månad från det att beslutet hänsköts. Rådet skall besluta med kvalificerad majoritet.

Artikel 6 (Luftfartssäkerhet)

En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 7 i avtalet skall omedelbart informera kommissionen om detta.

Artikel 7 (Luftfartsskydd)

En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 8 i avtalet skall omedelbart informera kommissionen om detta.

Artikel 8 (Statliga subventioner och stöd)

1. En medlemsstat, som anser att ett statligt organ på Förenta staternas territorium ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få de skadliga effekter för konkurrensen som avses i artikel 13.2 i avtalet, får göra kommissionen uppmärksam på detta; kommissionen får kontakta organet eller begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 17 i avtalet.
2. En medlemsstat som kontaktas av Förenta staterna i enlighet med artikel 13.3 i avtalet skall omedelbart informera kommissionen om detta.

Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*

BILAGA

LUFTFARTSAVTAL

AMERIKAS FÖRENTA STATER (nedan kallade *Förenta staterna*), å ena sidan, och
KONUNGARIKET BELGIEN,
REPubLIKEN CYPERN,
KONUNGARIKET DANMARK,
REPubLIKEN ESTLAND,
REPubLIKEN FINLAND,
REPubLIKEN FRANKRIKE,
FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,
REPubLIKEN GREKLAND,
IRLAND,
REPubLIKEN ITALIEN,
REPubLIKEN LETTLAND,
REPubLIKEN LITAUEN,
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,
REPubLIKEN MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,
REPubLIKEN POLEN,
REPubLIKEN PORTUGAL,
REPubLIKEN SLOVAKIEN,
REPubLIKEN SLOVENIEN,
KONUNGARIKET SPANIEN,
KONUNGARIKET SVERIGE,
REPubLIKEN TJECKIEN,
FÖRBUNDSREPubLIKEN TYSKLAND,
REPubLIKEN UNGERN,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

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

och EUROPEISKA GEMENSKAPEN, å andra sidan,

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

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, även genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

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

som önskar att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, skall gynnas av ett liberaliserat avtal,

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

som beaktar konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

som konstaterar att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

som bekräftar vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

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

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

som tänker bli en förebild för resten av världen genom att främja liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin,

har kommit överens om följande:

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inte annat anges:

1. *avtalet*: detta avtal och dess bilagor med ändringar.
2. *lufttransport*: transport av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg mot ersättning.
3. *konventionen*: konvention angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
 - a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a) i konventionen och som har ratificerats av både Förenta staterna och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om,
 - b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Förenta staterna och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.
4. *full kostnad*: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.
5. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.
6. *part*: Förenta staterna eller Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater.
7. *pris*: biljettpris, taxa eller avgift för lufttransport av passagerare, bagage eller last utom post, inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport för vilken lufttrafikföretaget eller dess ombud tar ut avgift, och villkoren för dem.
8. *landning för andra ändamål än trafikändamål*: landning för annat ändamål än att ta ombord eller avlämna passagerare, bagage, last eller post.
9. *territorium*: i fråga om Förenta staterna avser territorium Förenta staternas land- och sjöterritorium; i fråga om Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater avser territorium det land- och sjöterritorium på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget eller i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen. Avtalet skall tillämpas på Gibraltars flygplats först efter det att de arrangemang som Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar angav i sin gemensamma förklaring av den 2 december 1987 börjar gälla.

10. *brukaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

Artikel 2

Rättvisa och lika möjligheter

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

Artikel 3

Trafikrättigheter

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

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

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

- 3. Punkt 1 gäller bara transporter som ingår i tjänster som – avseende Förenta staternas lufttrafikföretag – betjänar Förenta staterna eller – avseende gemenskapens lufttrafikföretag – en medlemsstat; detta gäller dock inte rena frakttjänster.
- 4. Vardera parten skall tillåta varje lufttrafikföretag att på grundval av affärsmässiga överväganden bestämma turtäthet och kapacitet för de internationella lufttransporter det erbjuder. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, eller ålägga den andra partens lufttrafikföretag att lämna in trafik- eller chartertrafikprogram eller verksamhetsplaner, annat än i den mån som föranleds av tekniska eller tull-, drifts- eller miljörelaterade (i enlighet med artikel 14) skäl, vilket i så fall skall ske på likvärdiga villkor i enlighet med artikel 15 i konventionen.
- 5. Alla lufttrafikföretag får bedriva internationell lufttransport utan inskränkning i rätten att när som helst ändra det antal eller den typ av luftfartyg som ingår i verksamheten; detta gäller dock, utom i fråga om rena frakttjänster, endast transporter som ingår i tjänster som – avseende Förenta staternas lufttrafikföretag – betjänar Förenta staterna eller – avseende gemenskapens lufttrafikföretag – en medlemsstat.
- 6. Ingenting i detta avtal skall anses medföra rätt för
 - a) Förenta staternas lufttrafikföretag att inom en medlemsstats territorium ta ombord passagerare, bagage, last eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom medlemsstatens territorium,
 - b) gemenskapens lufttrafikföretag att inom Förenta staternas territorium ta ombord passagerare, bagage, last eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Förenta staternas territorium.

Artikel 4

Tillstånd

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

- a) I fråga om Förenta staternas lufttrafikföretag: lufttrafikföretaget skall till en betydande del ägas och i praktiken kontrolleras av en fysisk eller juridisk person i Förenta staterna eller av amerikanska medborgare.
- b) I fråga om gemenskapens lufttrafikföretag: lufttrafikföretaget skall till en betydande del ägas och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i medlemsstaterna eller av medborgare i medlemsstaterna.
- c) Lufttrafikföretaget skall ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.
- d) Bestämmelserna i artiklarna 7 (Luftfartssäkerhet) och 8 (Luftfartsskydd) skall upprätthållas och tillämpas.

Artikel 5

Återkallande av tillstånd

1. Vardera parten får återkalla, upphäva eller begränsa trafikstillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:
 - a) I fråga om Förenta staternas lufttrafikföretag: om lufttrafikföretaget inte till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av en fysisk eller juridisk person i Förenta staterna eller av amerikanska medborgare.
 - b) I fråga om gemenskapens lufttrafikföretag: om lufttrafikföretaget inte till en betydande del ägs och i praktiken kontrolleras av fysiska eller juridiska personer i medlemsstaterna eller av medborgare i medlemsstaterna.
 - c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 (*Tillämplig lagstiftning*).
2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c får parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra parten.
3. Denna artikel begränsar inte parternas rätt att i enlighet med artiklarna 7 (Luftfartssäkerhet) och 8 (Luftfartsskydd) hålla inne, återkalla, begränsa eller ställa upp villkor för trafikstillstånd och tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag.

Artikel 6

Tillämplig lagstiftning

1. En parts lagar och andra författningar om inresa i, avresa från och verksamhet inom dess territorium med luftfartyg i internationell luftfart, skall tillämpas på den andra

partens luftfartyg och iakttas av sådana vid inresa i, avresa från och under den tid de befinner sig inom förstnämnda parts territorium.

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

Artikel 7

Luftfartssäkerhet

1. När det gäller lufttransport enligt detta avtal skall parternas ansvariga myndigheter erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller godkänts av den andra parts ansvariga myndighet, under förutsättning att handlingarna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen. När det gäller luftfart över det egna territoriet får emellertid de ansvariga myndigheterna vägra att erkänna luftfartscertifikat och licenser utfärdade för dess egna medborgare av den andra parts ansvariga myndigheter.
2. En parts ansvariga myndigheter får begära samråd med andra ansvariga myndigheter om de säkerhetsnormer dessa myndigheter upprätthåller i fråga om de luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och lufttrafikföretag som står under dessa myndigheters tillsyn. Samrådet skall äga rum inom 45 dagar från begäran, om inte annat avtalas. Om de ansvariga myndigheterna efter samrådet finner att dessa andra myndigheter inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom dessa områden som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen, skall de underrätta dessa andra myndigheter om vad de funnit och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer; dessa andra myndigheter skall göra nödvändiga rättelser. Om dessa andra myndigheter inte gör rättelserna inom en skälig tid förbehåller sig de ansvariga myndigheterna rätten att hålla inne, återkalla eller begränsa villkor för trafiktillstånd och tekniska tillstånd för de lufttrafikföretag som står under dessa andra myndigheters tillsyn, och att vidta de omedelbara åtgärder mot dessa lufttrafikföretag som är nödvändiga för att förhindra sådana ytterligare åsidosättanden av skyldigheten att upprätthålla och tillämpa säkerhetsnormerna och säkerhetskraven som ger upphov till ett omedelbart hot mot luftfartssäkerheten.
3. Varje begäran eller underrättelse som görs enligt denna artikel skall samtidigt skickas till Europeiska kommissionen.
4. Ingenting i denna artikel skall hindra parternas ansvariga myndigheter från att diskutera säkerhetsfrågor, inbegripet om rutinmässig tillämpning av säkerhetsnormer och säkerhetskrav och om nödsituationer.

Artikel 8

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt att deras skyldighet att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt skall parterna särskilt handla i överensstämmelse med konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 samt protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988.
2. Parterna skall på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera hot mot det civila luftfartsskyddet, inbegripet att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning samt för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar.
3. Parterna skall sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och den tillämpliga rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till konventionen. Båda parter skall ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller med huvudkontor eller varaktig hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.
4. Parterna skall se till att verkningsfulla åtgärder anpassade till det ökade hotet mot den civila luftfarten vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning och inspektera bagage, handbagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna är överens om att den andra partens bestämmelser om luftfartsskydd vid utresa från och vistelse inom dess territorium måste följas. Parterna skall behandla välvilligt den andra partens begäran om särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.
5. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium. Om möjligt skall parten därvid beakta de skyddsåtgärder som den andra parten redan tillämpar och de synpunkter som den andra parten lämnar. Parterna erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet.
6. Parterna får vidta nödatgärder, inbegripet ändringar, för att bemöta ett bestämt hot mot luftfartsskyddet. Den andra partens ansvariga myndigheter skall omedelbart underrättas om sådana åtgärder.
7. Parterna understryker hur viktigt det är att arbeta för förenliga rutiner och normer som ett sätt att förbättra lufttransportsskyddet och minimera regleringsmässiga

skillnader. I detta syfte skall parterna till fullo utnyttja och vidareutveckla befintliga kanaler för diskussioner om befintliga och föreslagna skyddsåtgärder. Parterna förväntar sig att bland annat följande tas upp för diskussion: nya skyddsåtgärder som den ena parten har föreslagit eller överväger, inbegripet revidering av skyddsåtgärder föranledda av förändrade omständigheter; åtgärder som den ena parten har på förslag för att bemöta den andra partens skydds krav; möjligheter till en snabbare anpassning till normer för luftfartsskyddsåtgärder; huruvida den ena partens krav är förenliga med den andra partens lagstiftningsskyldigheter. Diskussionerna bör främja tidiga underrättelser om och diskussioner i förväg av nya skyddsinitiativ och skydds krav.

8. Parterna bekräftar att de vid övervägandet av skyddsåtgärder skall beakta eventuella negativa konsekvenser för de internationella lufttransporterna och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta skyddsproblemen; detta inskränker dock inte tillämpningen av omedelbara åtgärder för att säkra transportskyddet.
9. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.
10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den partens ansvariga myndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens ansvariga myndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran får trafik tillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta interim åtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.
11. Utöver den bedömning av om flygplatser uppfyller de luftfartsskyddsnormer och rutiner som avses i punkt 3 får en part begära att den andra parten skall samarbeta vid en bedömning av om vissa bestämda skyddsåtgärder som den andra parten har vidtagit uppfyller den begärande partens krav. Parternas ansvariga myndigheter skall i förväg samordna de flygplatser som skall bedömas och tidpunkten för bedömningen, och bestämma hur bedömningens resultat skall hanteras. Med beaktande av bedömningens resultat får den begärande parten besluta att de skyddsåtgärder som används inom den andra partens territorium är likvärdiga, och att överföring av passagerare, bagage och last kan undantas från genomlysning inom den begärande partens territorium. Den andra parten skall delges beslutet.

Artikel 9

Kommersiella möjligheter

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

2. Båda parter lufttrafikföretag skall ha rätt att ta in och upprätthålla på den andra partens territorium personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning.
3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan skall alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktkjänster på den andra partens territorium välja mellan
 - i) att utföra sina egna marktkjänster (self-handling), eller
 - ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra marktkjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.
- b) De rättigheter som anges i led a i och ii ovan får inskränkas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitetstillgången i det särskilda fallet är begränsad av hänsyn till flygplatsens säkerhet. Om sådana hänsyn utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktkjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktkjänstleverantörerna, skall alla marktkjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna skall prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.
4. Båda parter lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsagenter eller andra ombud utsedda av lufttrafikföretaget. Lufttrafikföretagen skall ha rätt att sälja – och alla skall ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.
5. Alla lufttrafikföretag skall ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter som överstiger lokalt utbetalda belopp, och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring skall medges omedelbart och utan inskränkning eller beskattning till den växelkurs för löpande transfereringar som gäller den dag då företaget lämnade in den ursprungliga begäran om överföring.
6. Båda parter lufttrafikföretag skall tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, i den andra partens territorium i lokal valuta. Båda parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter i den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.
7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parter lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma flygkodsbeteckningar, med
 - a) den andra partens lufttrafikföretag,
 - b) tredjelandets lufttrafikföretag,

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

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

8. Båda parter lufttrafikföretag får ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med besättning för internationell lufttransport med

a) den andra partens lufttrafikföretag,

b) tredjelandets lufttrafikföretag,

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

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

Artikel 10

Tullar och avgifter

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

2. Även följande skall vara befriat från de pålagor och avgifter som anges i punkt 1, utom avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:
 - a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
 - b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs i en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.
 - c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmaterial som förs in i eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
 - d. Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
3. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 skall stå under vederbörliga myndigheters övervakning eller kontroll.
4. Befrielse enligt denna artikel skall också gälla om den ena partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2.
5. Ingenting i detta avtal skall hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.
6. Om två eller flera medlemsstater överväger att från skattebefrielsen enligt artikel 14 b i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 undanta bränsle som levereras inom dess territorium till luftfartyg som tillhör Förenta staternas lufttrafikföretag för trafik mellan medlemsstater som har gjort undantaget, skall den gemensamma kommittén pröva frågan i enlighet med artikel 17.4 e i detta avtal.
7. En part får på sina lufttrafikföretags vägnar begära hjälp från den andra parten för att på de villkor som anges i denna artikel befrias från tullar, skatter och avgifter som centrala eller lokala förvaltningar eller myndigheter tar ut på de varor som avses i punkterna 1 och 2 samt från genomströmningsavgifter för bränsle eller flygbränsle; detta gäller dock inte i den del avgiften motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten. Den part som får en sådan begäran skall informera förvaltningen eller

myndigheten om den andra partens synpunkter, och uppmana förvaltningen eller myndigheten att överväga synpunkterna på lämpligt sätt.

Artikel 11

Brukaravgifter

1. Brukaravgifter som behöriga myndigheter och organ i den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag skall vara rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Villkoren för brukaravgifterna för den andra partens lufttrafikföretag skall vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.
2. De brukaravgifter som behöriga myndigheter eller organ tar ut av den andra partens lufttrafikföretag får avspegla men inte överstiga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster skall tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.
3. Båda parter skall uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och skall uppmuntra dessa att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2. Båda parter skall uppmuntra de myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att de får en möjlighet att yttra sig innan ändringarna görs.
4. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 18 skall en part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

Artikel 12

Prissättning

1. Lufttransporttjänster som omfattas av detta avtal skall kunna prissättas fritt, utan krav på godkännande eller anmälan.
2. Utan hinder av punkt 1 gäller följande:
 - a) Priser som Förenta staternas lufttrafikföretag tar ut eller tänker ta ut för internationell lufttransport mellan en punkt i en medlemsstat och en punkt i en annan medlemsstat skall vara förenliga med artikel 1.3 i rådets förordning

(EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 eller en förordning som ersätter den förordningen och som inte är mer restriktiv än den.

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

Artikel 13

Statliga subventioner och stöd

1. Parterna inser att statliga subventioner och stöd kan inskränka lufttrafikföretagens möjligheter att på rättvisa och lika villkor konkurrera om den internationella lufttransport som omfattas av detta avtal.
2. En part, som tror att den andra parten ger eller överväger att ge sina lufttrafikföretag statliga subventioner eller stöd som inskränker eller kan inskränka möjligheterna för förstnämnda parts lufttrafikföretag att konkurrera på rättvisa och lika villkor, får göra den andra parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 17 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens synpunkter är välgrundade, utarbeta lämpliga svarsåtgärder.
3. En part får kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, om den tror att organet ger eller överväger att ge en subvention eller ett stöd som kommer att få de skadliga effekter för konkurrensen som avses i punkt 2. Parten skall i så fall omedelbart kontakta den andra parten på diplomatisk väg. Parten får också begära att gemensamma kommittén sammanträder.
4. Frågor som väcks enligt denna artikel kan t.ex. gälla kapitaltillskott, korssubventionering, stöd eller garantier från ett statligt organ, ett statligt organs ägande, eller skatteförmåner eller skattefrihet beviljade av ett statligt organ.

Artikel 14

Miljöskydd

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik. Parterna inser att kostnaderna för och nyttan av miljöskyddsåtgärder måste beaktas noga vid utarbetandet av en internationell luftfartspolitik.
2. Vid prövningen av förslag till miljöskyddsåtgärder bör parterna göra en bedömning av om åtgärderna kan komma att inskränka utövandet av rättigheter som följer av detta avtal och, om åtgärderna antas, vidta lämpliga åtgärder för att mildra inskränkningarna.
3. Miljöskyddsåtgärder skall, om inte skiljaktigheter anmälts, följa de miljönormer som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen i bilagor till konventionen.

Parterna skall tillämpa alla miljöskyddsåtgärder som påverkar luftfart enligt detta avtal i enlighet med artikel 2 och artikel 3.4.

4. En part som anser att en fråga som rör luftfartsrelaterat miljöskydd kan inverka på tillämpningen eller genomförandet av detta avtal får begära att gemensamma kommittén sammanträder i enlighet med artikel 17 för att pröva frågan och, om kommittén anser att partens synpunkter är välgrundade, utarbeta lämpliga svarsåtgärder.

Artikel 15

Konsumentskydd

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

Artikel 16

Datoriserade bokningssystem

1. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium skall ha rätt att ta in sina system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.
2. En part får inom sitt territorium inte ställa högre krav eller medge att högre krav ställs på den andra partens än dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation (inbegripet redigerings- och presentationsparametrar), drift, rutiner, försäljning eller ägande.
3. Ägare och operatörer av datoriserade bokningssystem från den ena parten som uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning skall ha samma möjligheter att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som ägare och operatörer från den andra parten.

Artikel 17

Gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté bestående av parternas företrädare skall sammanträda minst en gång om året för att samråda i frågor som rör detta avtal och granska dess tillämpning.
2. En part får begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. I fråga om artikel 19 och bilaga 2 får gemensamma kommittén emellertid bara pröva frågor som rör en

deltagares vägran att fullgöra åtaganden eller konkurrensbesluts inverkan på avtalets tillämpning. Sammanträdet skall hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat avtalas, senast 60 dagar efter det att begäran togs emot.

3. Gemensamma kommittén skall granska den övergripande tillämpningen av avtalet, inbegripet hur eventuella brister i den luftfartsrelaterade infrastrukturen begränsar de friheter som anges i artikel 3, effekten av skyddsåtgärder enligt artikel 8, hur konkurrensförhållandena påverkas (även i fråga om datoriserade bokningssystem) och avtalets arbetsmarknadspolitiska konsekvenser; första granskningen skall göras senast vid kommitténs första årliga möte, och därefter skall granskningar göras vid lämpliga tillfällen.
4. Gemensamma kommittén skall bygga upp ett samarbete genom att
 - a) främja diskussioner på expertnivå om lag- och regleringsförslag om bl.a. luftfartsskydd, säkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,
 - b) överväga de arbetsmarknadspolitiska konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,
 - c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,
 - d) föra ett register över frågor om statliga subventioner eller stöd som någon av parterna har väckt i kommittén,
 - e) enhälligt besluta i frågor som gäller tillämpningen av artikel 10.6.
5. Gemensamma kommitténs beslut skall vara enhälliga.

Artikel 18

Skiljeförfarande

1. Om en tvist om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal inte kan lösas av gemensamma kommittén, kan parterna komma överens om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ; detta gäller dock inte frågor som gäller artikel 19 eller bilaga 2. Om parterna inte kommer överens om detta skall tvisten på en parts begäran hänskjutas till skiljeförfarande i enlighet med vad som anges nedan.
2. Om inte parterna kommer överens om annat skall skiljedomstolen bestå av tre skiljemän enligt följande:
 - a) Parterna skall utse var sin skiljeman inom 20 dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. När skiljemännen har utsetts skall dessa inom 45 dagar tillsammans utse en tredje skiljeman, som också skall vara skiljedomstolens ordförande.

- b) Om någon av parterna inte utser någon skiljeman, eller om någon tredje skiljeman inte utses i enlighet med a, får parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningarna inom 30 dagar efter det att begäran togs emot. Om ordföranden är medborgare i Förenta staterna eller en medlemsstat skall utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.
- 3. Om man inte kommer överens om annat skall skiljedomstolen fastställa gränserna för sin jurisdiktion i enlighet med detta avtal och fastställa sin egen arbetsordning. När skiljedomstolen är inrättad får den på den ena partens begäran be den andra parten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på domstolens slutgiltiga avgörande. Inom 15 dagar efter det att inrättandet av domstolen är fullbordat skall, på skiljedomstolens initiativ eller på en parts begäran, ett möte hållas där domstolen i detalj skall avgöra vilka frågor som skall bli föremål för skiljeförfarandet, och vilket förfarande som skall följas.
- 4. Om man inte kommer överens om annat och om skiljedomstolen inte anger något annat gäller följande:
 - a) Käröålet skall lämnas in inom 30 dagar efter det att inrättandet av skiljedomstolen är fullbordat, och svaröålet skall lämnas in 40 dagar därefter. Käröandens genmäle skall lämnas in inom 15 dagar efter det att svaröålet lämnades in. Svaröandens genmäle skall lämnas in 15 dagar därefter.
 - b) Skiljedomstolen skall höra parterna muntligen om en part begär det eller på eget initiativ; detta skall dock ske inom 15 dagar efter det att det sista genmälet lämnades in.
- 5. Skiljedomstolen skall sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom 30 dagar efter det att parterna hördes muntligen eller det sista genmälet lämnades in. Skiljedomstolen fastställer sitt avgörande med majoritet.
- 6. Parterna får begära förtydligande av avgörandet inom 10 dagar; om ett förtydligande utfärdas skall det ske inom 15 dagar efter begäran.
- 7. Om skiljedomstolen kommer fram till att någon av parterna har brutit mot detta avtal, och denna part inte rättar sig efter domstolens beslut och hädanefter följer avtalet eller inte kan enas med den andra parten om en lösning som båda parter kan acceptera inom 40 dagar efter det att domstolens beslut meddelades, får den andra parten neka parten jämförbara avtalsenliga förmåner tills parterna har enats om hur tvisten skall lösas. Denna punkt skall inte på något sätt begränsa parternas rätt att vidta proportionerliga åtgärder enligt internationell rätt.
- 8. Domstolens utgifter, inbegripet skiljemännens arvoden och utgifter, skall delas lika mellan parterna. Alla utgifter som ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd, eller någon vice ordförande i det rådet, ådrar sig i samband med de förfaranden som avses i punkt 2b i denna artikel, skall anses utgöra en del av domstolens utgifter.

Artikel 19

Konkurrens

1. Parterna konstaterar att konkurrens mellan lufttrafikföretag på den transatlantiska marknaden är viktig för att främja målen för detta avtal, och bekräftar att de använder sina respektive konkurrenssystem för att skydda och främja konkurrensen som helhet – inte bara enskilda aktörer på marknaden.
2. Parterna konstaterar att det i fråga om tillämpningen av parternas respektive konkurrenssystem på internationell luftfart kan uppstå skillnader som påverkar den transatlantiska marknaden, och att konkurrensen mellan lufttrafikföretag på den marknaden skulle kunna främjas genom en minimering av dessa skillnader.
3. Parterna konstaterar att samarbetet mellan deras respektive konkurrensmyndigheter är ägnat att främja konkurrens på marknaderna och att det skulle kunna främja en sinsemellan förenlig reglering och minimera skillnaderna i tillvägagångssätt för parternas respektive granskningar i konkurrenshänseende av avtal mellan lufttrafikföretag. Därför skall parterna främja detta samarbete så långt möjligt, med beaktande av myndigheternas olika ansvarsområden, behörigheter och förfaranden, i enlighet med bilaga 2.
4. Gemensamma kommittén skall årligen informeras om resultatet av samarbetet enligt bilaga 2.

Artikel 20

Andra etappen av förhandlingarna

Parterna har som gemensamt mål att fortsätta arbetet med att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och allmänheten på båda sidor av Atlanten. För att gå vidare med denna process skall parterna utarbeta ett program med punkter av primärt intresse för vardera parten. Parterna skall inleda förhandlingar senast 60 dagar efter det datum då avtalet börjar tillämpas provisoriskt, med syftet att snabbt utveckla nästa etapp.

Artikel 21

Förhållande till andra överenskommelser

1. Tillämpningen av de bilaterala överenskommelser som anges i avsnitt 1 i bilaga 1 skall avbrytas tillfälligt under den provisoriska tillämpningen enligt artikel 24 i detta avtal, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1.
2. Efter ikraftträdandet enligt artikel 25 i detta avtal skall avtalet ersätta de bilaterala överenskommelser som anges i avsnitt 1 i bilaga 1, utom i den utsträckning som anges i avsnitt 2 i bilaga 1.
3. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, eller godkänner ett av Internationella civila luftfartsorganisationen eller

någon annan internationell organisation antaget beslut som behandlar sådana frågor, skall de samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida det här avtalet bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Artikel 22

Avtalets uppsägning och upphörande

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

Artikel 23

Registrering hos ICAO

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

Artikel 24

Provisorisk tillämpning

Följande gäller tills avtalet träder i kraft i enlighet med artikel 25:

1. Parterna är överens om att tillämpa detta avtal från den [A].
2. Endera parten får när som helst säga upp tillämpningen av avtalet genom att skriftligen underrätta den andra parten via diplomatiska kanaler. I så fall skall tillämpningen upphöra vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong (International Air Transport Association) som löper ett år efter dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

Artikel 25

Ikraftträdande

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

medlemsstater skall innehålla meddelanden från varje medlemsstat, som bekräftar att respektive medlemsstats förfaranden som erfordras för ikraftträdande av detta avtal har slutförts.

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

UPPRÄTTAT i [] den [] _____, 200__, i två exemplar, på tjeckiska, danska, nederländska, engelska, estniska, finska, franska, tyska, grekiska, ungerska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, polska, portugisiska, slovakiska, slovenska, spanska och svenska språken. I händelse av avvikelser mellan språkversionerna skall den engelska versionen ha företräde framför övriga språkversioner.

FÖR FÖRENTA STATERNA

FÖR REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

FÖR KONUNGARIKET BELGIEN

FÖR REPUBLIKEN CYPERN

FÖR REPUBLIKEN TJECKIEN

FÖR KONUNGARIKET DANMARK

FÖR REPUBLIKEN ESTLAND

FÖR REPUBLIKEN FINLAND

FÖR REPUBLIKEN FRANKRIKE

FÖR FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND

FÖR REPUBLIKEN GREKLAND,

FÖR REPUBLIKEN UNGERN

FÖR IRLAND

FÖR REPUBLIKEN ITALIEN

FÖR REPUBLIKEN LETTLAND

FÖR REPUBLIKEN LITAUEN

FÖR STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG

FÖR REPUBLIKEN MALTA

FÖR KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA

FÖR REPUBLIKEN POLEN

FÖR REPUBLIKEN PORTUGAL

FÖR REPUBLIKEN SLOVAKIEN

FÖR REPUBLIKEN SLOVENIEN

FÖR KONUNGARIKET SPANIEN

FÖR KONUNGARIKET SVERIGE

FÖR FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND

FÖR EUROPEISKA GEMENSKAPEN

BILAGA 1

Avsnitt 1

I enlighet med artikel 21 i detta avtal skall följande bilaterala överenskommelser om lufttrafik mellan Förenta staterna och medlemsstaterna tillfälligt upphävas eller ersättas av detta avtal:

- a) Republiken Österrike: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Wien den 16 mars 1989; ändrad den 14 juni 1995.
- b) Konungariket Belgien: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom noteväxling i Washington den 23 oktober 1980; ändrad den 22 september och den 12 november 1986; ändrad den 5 november 1993 och den 12 januari 1994.

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

- c) Republiken Tjeckien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Prag den 16 september 1996; ändrad den 4 juni 2001 och den 14 februari 2002.
- d) Konungariket Danmark: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom noteväxling i Washington den 16 december 1944; ändrad den 6 augusti 1954; ändrad den 16 juni 1995.
- e) Republiken Finland: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Helsinki den 29 mars 1949; tillhörande protokoll undertecknat den 12 maj 1980; överenskommelse om ändring av 1949 års överenskommelse och 1980 års protokoll ingicks den 9 juni 1995.
- f) Republiken Frankrike: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 18 juni 1998; ändrad den 10 oktober 2000; ändrad den 22 januari 2002.
- g) Förbundsrepubliken Tyskland: Överenskommelse om lufttrafik samt noteväxling, undertecknad i Washington den 7 juli 1955; ändrad den 25 april 1989.

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

- h) Republiken Grekland: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Aten den 31 juli 1991; förlängd till den 31 juli 2006 genom noteväxling den 19 och 25 juli 2005.
- i) Republiken Ungern: Överenskommelse om lufttrafik samt samförståndsavtal, undertecknade i Budapest den 12 juli 1989; förlängda till den 12 juli 2006 genom noteväxling den 12 och 7 november 2005.
- j) Irland: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom noteväxling i Washington den 3 februari 1945; ändrad den 25 januari 1988 och den 29 september 1989; ändrad den 25 juli och den 6 september 1990.

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

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

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

- l) Storbritannien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i London den 19 augusti 1986; ändrad den 6 juni 1995; ändrad den 13 juli och den 21 juli 1998.
- m) Republiken Malta: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 12 oktober 2000.
- n) Konungariket Nederländerna: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Washington den 3 april 1957; protokoll om ändring av 1957 års överenskommelse ingicks den 3 mars 1978; ändring av 1978 års protokoll fastställdes den 11 juni 1986; ändring av 1957 års överenskommelse fastställdes den 13 oktober och den 22 december 22 1987; ändring av 1957 års överenskommelse fastställdes den 29 januari och den 13 mars 1992; ändring av 1957 års överenskommelse och 1978 års protokoll fastställdes den 14 oktober 1992.
- o) Republiken Polen: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Warszawa den 16 juni 2001.
- p) Republiken Portugal: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Lissabon den 30 maj 2000.
- q) Republiken Slovakien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Bratislava den 22 januari 2001.
- r) Konungariket Spanien: Överenskommelse om lufttrafik, undertecknad i Madrid den 20 februari 1973; tillhörande överenskommelse den 20 februari, 31 mars och 7 april 1987; ändring av 1973 års överenskommelse fastställdes den 31 maj 1989; ändring av 1973 års överenskommelse fastställdes den 27 november 1991.
- s) Konungariket Sverige: Överenskommelse om lufttrafik, verkställd genom noteväxling i Washington den 16 december 1944; ändrad den 6 augusti 1954; ändrad den 16 juni 1995.
- t) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland: Överenskommelse om lufttrafik samt skriftväxling, undertecknade i Bermuda den 23 juli 1977;

överenskommelse om biljettpriser för Nordatlanten ingicks den 17 mars 1978; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 25 april 1978; överenskommelse om ändring och förlängning av 1978 års överenskommelse om biljettpriser för Nordatlanten ingicks den 2 november och den 9 november 1978; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 4 december 1980; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 20 februari 1985; överenskommelse om ändring av artikel 7, bilaga 2 och bilaga 5 i 1977 års överenskommelse ingicks den 25 maj 1989; den 11 mars 1994 ingicks en överenskommelse om ändringar av 1977 års överenskommelse, avslutning av skiljeförfarandet mellan USA och Förenade kungariket avseende brukaravgifter på flygplatsen Heathrow och den begäran om skiljeförfarande som framställdes av Förenade kungariket via dess ambassads note nr 87 av den 13 oktober 1993 samt reglering av de problem som hade lett till dessa åtgärder; överenskommelse om ändring av 1977 års överenskommelse ingicks den 27 mars 1997.

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

Avsnitt 2

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

Avsnitt 3

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

Avsnitt 4

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

- a) i) Varje lufttrafikföretag som tillhör Förenta staterna eller gemenskapen får genomföra tre direktflygningar mellan Förenta staterna och Dublin för varje direktflygning som respektive lufttrafikföretag genomför mellan Förenta staterna och Shannon. Denna rätt till direktflygningar till och från Dublin skall baseras på den genomsnittliga trafiken under hela övergångsperioden, som omfattar tre trafiksäsonger. En flygning skall betraktas som en direktflygning till eller från Dublin eller Shannon, om

dess respektive flygplatser utgör den första ankomstflygplatsen eller den sista avgångsflygplatsen.

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

BILAGA 2

Samarbete om konkurrensfrågor inom lufttransportsektorn

Artikel 1

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

Artikel 2

Syfte

Syftet med samarbetet är

1. att – i syfte att främja konkurrensen inom lufttransportsektorn – öka deltagarnas ömsesidiga kunskap om deras respektive konkurrenslagstiftning, inbegripet praxis,
2. att skapa bättre förståelse mellan deltagarna om den effekt utvecklingen av lufttransportsektorn har på konkurrensen inom den internationella luftfartsmarknaden,
3. att minska risken för konflikter när deltagarna tillämpar sina respektive konkurrenslagstiftningar på avtal och andra samarbetsöverenskommelser som påverkar den transatlantiska marknaden,
4. att främja förenliga regleringsmodeller för avtal och andra överenskommelser om samarbete genom att skapa bättre kunskap om vilka förfaranden, analysmetoder – däribland hur den relevanta marknaden identifieras och effekterna för konkurrensen utreds – och motmedel parterna använder sig av i sina respektive oberoende konkurrensutredningar.

Artikel 3

Definitioner

I denna bilaga avses med *konkurrenslagstiftning* de lagar, de förfaranden och den praxis som reglerar deltagarnas utövande av sina respektive funktioner vid granskning av avtal och andra överenskommelser om samarbete mellan lufttrafikföretag på den internationella marknaden. För Europeiska gemenskapen innefattar detta bland annat, men är inte begränsat till, artiklarna 81, 82 och 85 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och tillhörande genomförandeförordningar, samt alla efterföljande ändringar. För Department of Transportation innefattar detta bland annat

avsnitten 41308, 41309 och 41720 i avdelning 49 av Förenta staternas lag (nedan kallad *United States Code*) och dess tillämpningsföreskrifter och tillhörande prejudikat.

Artikel 4

Samarbetsområden

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

1. Möten mellan företrädare för deltagarna, där också konkurrensexperter skall medverka. Mötena skall som regel äga rum två gånger per år och ha till syfte att diskutera utvecklingen inom lufttrafiksektorn, konkurrenspolitiska frågor av gemensamt intresse, samt modeller för analys av tillämpningen av konkurrenslagstiftningen på den internationella luftfarten, framför allt på den transatlantiska marknaden. Genom överläggningarna kan en bättre förståelse utvecklas för deltagarnas respektive sätt att hantera konkurrensfrågor, däribland sådana som är av gemensamt intresse. Diskussionerna kan också leda till att sätten att angripa konkurrensfrågor blir mer förenliga, framför allt i fråga om avtal mellan lufttrafikföretag.
2. Samråd mellan deltagarna – genom ömsesidig överenskommelse eller på begäran av endera deltagaren – om frågor som rör denna bilaga, däribland konkreta konkurrensfall.
3. En deltagare får på eget initiativ och vid behov bjuda in företrädare för andra statliga myndigheter att delta i möten och samråd som hålls enligt punkterna 1 och 2.
4. Rättidiga underrättelser om följande förfaranden eller frågor, som enligt den underrättande deltagarens bedömning kan ha betydande konsekvenser för den andra deltagarens konkurrensintressen:
 - a) För Department of Transportation: i) Förfaranden för prövningar av ansökningar om godkännande av avtal och andra samarbetsöverenskommelser inom den internationella lufttransportsektorn, framför allt befrielse från kartellförbud för lufttransportföretag som bildats med stöd av Förenta staternas och Europeiska gemenskapens lagar, och ii) godkännande av Department of Transportation för ett joint venture-avtal med stöd av avsnitt 41720 i avdelning 49 av *United States Code*.
 - b) för Europeiska gemenskapernas kommission: (i) förfaranden för granskning av avtal och andra samarbetsöverenskommelser mellan lufttrafikföretag på det internationella luftfartsområdet, framför allt för alliansavtal och andra samarbetsavtal mellan lufttrafikföretag som bildats med stöd av Förenta staternas och Europeiska gemenskapens lagar, samt (ii) prövning av enskilda eller gruppvisa undantag från Europeiska unionens konkurrenslagstiftning.

5. Underrättelser om förekomst av information – och om villkor som reglerar åtkomsten till denna – som innehas av en deltagare i elektronisk eller annan form och som enligt hans bedömning kan ha väsentliga konsekvenser för den andra deltagarens konkurrensintressen.
6. Underrättelser om sådana andra verksamheter som rör konkurrenspolitiken inom lufttransportsektorn och som en deltagare bedömer vara av intresse för den andra deltagaren.

Artikel 5

Utnyttjande och yppande av information

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

Artikel 6

Genomförande

1. Varje deltagare skall utse en företrädare som skall ansvara för den verksamhet som fastställs i denna bilaga.
2. Denna bilaga, och all verksamhet som bedrivs av en deltagare på grundval av denna bilaga, är avsedd
 - a) att genomföras enbart i den utsträckning den är förenlig med alla lagar, andra författningar och praxis som gäller för respektive deltagare, och

- b) att genomföras utan att det påverkar tillämpningen av avtalet mellan Europeiska gemenskaperna och Amerikas Förenta staters regering om tillämpningen av deras konkurrenslagstiftning.