EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 21.4.2006
COM(2006) 169 galīgā redakcija

2006/0058 (CNS)

Priekšlikums

**PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ**

**par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu**

Priekšlikums

**PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ**

**par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma noslēgšanu**

(iesniegusi Komisija)

# PASKAIDROJUMA RAKSTS

## 1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīgumu apspriedās saskaņā ar Padomes 2003. gada jūnijā piešķirto mandātu. Pašlaik gaisa satiksmes pakalpojumus starp ES un ASV sniedz, pamatojoties uz divpusējiem atsevišķu dalībvalstu un ASV nolīgumiem. Šajos divpusējos nolīgumos ir noteikumi, ko Eiropas Kopienu Tiesa 2002. gada novembrī atzina par nesavienojamiem ar Kopienas tiesībām, un tādēļ ir būtiski izveidot jaunu Kopienas līmeņa ES un ASV gaisa satiksmes pakalpojumu satvaru. Nolīgums ir vispārējs pirmās pakāpes nolīgums, un tajā ir abu pušu saistības noteiktā grafikā uzsākt jaunas sarunas. Tas atbildīs Kopienas tiesiskām prasībām un būs būtisks tūlītējs ekonomisks ieguvums Transatlantijas aviopasažieriem un kravas nosūtītājiem.

- **Vispārējais konteksts**

Sarunu mandātā noteica mērķi izveidot vienotu gaisa telpu starp ES un ASV. Ar to varētu izveidot vienotu ES un ASV gaisa satiksmes tirgu ar brīvu ieguldījumu plūsmu, kur Eiropas un ASV aviosabiedrības varētu sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus bez jebkādiem ierobežojumiem, tostarp abu pušu iekšējos tirgos. Pilnīga mandāta īstenošana prasītu nozīmīgas izmaiņas ASV likumdošanā, jo īpaši pašreizējo tiesisko ierobežojumu atcelšanā attiecībā uz ārzemnieku īpašumtiesībām ASV aviosabiedrībās un to kontrolē un kabotāžā. Šie jautājumi ASV joprojām politiski ir ļoti jutīgi. Šā iemesla dēļ mandātā skaidri un noteikti paredzēta iespēja nolīgumu īstenot pakāpeniski, lai arī ir vajadzīgi mehānismi, kas nodrošinātu konkrētu attīstību.

ES sarunās piekrita, ka kabotāžu nevar iekļaut nolīguma pirmajā stadijā, taču lika ASV skaidri saprast, ka pirmās pakāpes nolīgums ES būs pieņemams tikai tad, ja būs nozīmīgi panākumi ceļā uz ierobežojumu atcelšanu attiecībā uz īpašumtiesībām ASV aviosabiedrībās un to kontrolē. ASV Transporta departaments 2005. gada 2. novembrī publicēja likumdošanas priekšlikumu "Notice of Proposed Rulemaking" (*NPRM*), kas pārskatītu prasību par to, ka ASV aviosabiedrībām ir jābūt ASV pilsoņu "faktiskā kontrolē", lai ārvalstu pilsoņiem radītu iespēju investēt ASV aviosabiedrībās un piedalīties to pārvaldē.

Pamatojoties uz mandāta sarunu vadlīnijām, nolīguma tekstu ar Amerikas Savienotajām Valstīm Komisija pabeidza pirmajā sarunu kārtā 2005. gada 18. novembrī. Pabeidzot nolīguma tekstu, ES paziņoja, ka, pieņemot lēmumu par nolīguma akceptēšanu, Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis ņems vērā *NPRM* procesa rezultātus, kā noteikts nobeiguma noteikumos. Tādēļ Padome pieņems lēmumu pēc tam, kad ASV Transporta departaments būs pieņēmis nobeiguma noteikumu, kas Padomes vērtējumā nozīmē skaidras, nozīmīgas un stingras izmaiņas ASV politikā šajā jomā. Ja ASV Transporta departamenta nobeiguma noteikums tiks publicēts laikus un Padomes vērtējums būs pozitīvs, ir paredzēts, ka nolīguma parakstīšana notiks 2006. gada pirmajā pusē.

- **Spēkā esošie noteikumi šā priekšlikuma darbības jomā**

Nolīguma noteikumi aizstāj 20 pašreizējos divpusējos dalībvalstu un Amerikas Savienoto Valstu gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus.

- **Atbilstība Eiropas Savienības mērķiem un politikai citās jomās**

Gaisa satiksmes nolīguma noslēgšana ar Amerikas Savienotajām Valstīm jau sen bija ES prioritāte, un tas ir pamatelements ES ārējās aviācijas politikas attīstībā, kā noteikts Komisijas Paziņojumā COM(2005) 79, galīgā redakcija, "Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu". Nolīgums kalpos arī kā Kopienas aviācijas ārējās politikas pamatmērķis, saskaņojot spēkā esošos divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus ar Kopienas tiesību aktiem.

**2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS**

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

*Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums*

Visā sarunu procesā Komisija plaši apspriedās ar ieinteresētajām personām, jo īpaši regulārās konsultatīvā foruma sanāksmēs, kurās piedalījās gaisa pārvadātāju, lidostu un arodorganizāciju pārstāvji.

*Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā*

Konsultatīvajā forumā notika vairāk nekā 10 sanāksmes, kurās sīki pārrunāja visus sarunu elementus. Sagatavojot Kopienas sarunu pozīciju, pienācīgi ņēma vērā visas ieinteresēto personu piezīmes.

- **Ekspertu atzinumi un to izmantošana**

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija nepieciešamas.

- **Ietekmes novērtējums**

Nolīgums ir nozīmīgs pirmais solis ceļā uz ES galīgo mērķi – izveidot ES un ASV vienoto gaisa telpu. ASV konsultantu – *the Brattle Group* – 2002. gadā sagatavotajā ziņojumā Komisijai bija aplēsts, ka ES un ASV vienotā gaisa telpa gadā dos vairāk nekā 17 miljonus papildu pasažieru, ieguvumus patērētājiem vismaz EUR 5 miljardus gadā un pozitīvi ietekmēs nodarbinātību abās Atlantijas okeāna pusēs.

Ar nolīgumu izveido Apvienoto komiteju, kas būs atbildīga par nolīguma īstenošanas pārbaudi un nolīguma ietekmi.

**3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE FAKTORI**

- **Ierosinātās darbības kopsavilkums**

Nolīgums ir visaptverošs pirmās pakāpes nolīgums, kas aizstās pašreizējos divpusējos nolīgumus, ko dalībvalstis noslēgušas ar Amerikas Savienotajām Valstīm. Ar nolīgumu atceļ visus pašreizējos ierobežojumus gan attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātāju, gan Amerikas Savienoto Valstu gaisa pārvadātāju tiesībām darboties starp Eiropas

Kopienas un Amerikas Savienoto Valstu punktiem. Šai sakarā nolīgums likvidē šķēršļus, lai Kopienas gaisa pārvadātāji varētu izmantot tiesības veikt uzņēmējdarbību Kopienā, tostarp tiesības uz nediskriminējošu pieeju tirgum attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu uz Amerikas Savienotajām Valstīm un no tām, kas bija Eiropas Kopienu Tiesas spriedumu priekšmets lietās C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 un C-476/98.

- **Juridiskais pamats**

EK Līguma 80. panta 2. punkts saistībā ar tā 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu un 300. panta 3. punkta pirmo daļu.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīva kompetence.

Dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt priekšlikuma mērķus šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Nolīgumā Kopienas līmenī noteikti jauni regulējumi, kas nosaka Transatlantijas gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu un kas aizstās pašreizējo režīmu, ko noteikušas atsevišķas dalībvalstis. Nolīgums rada vienlaikus visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem vienādus nosacījumus pieejai tirgum un nosaka jaunu režīmu Eiropas Kopienas un Amerikas Savienoto Valstu regulatīvai sadarbībai jomās, kas ir būtiskas drošai un efektīvai transatlantisko gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai. Sadarbību jo īpaši stiprinās jomās, kas attiecas uz aviācijas drošību un aizsardzību. Jauni noteikumi būs arī abu pušu konkurences institūciju sadarbībai attiecībā uz to attiecīgo konkurences noteikumu piemērošanu starptautiskajai gaisa satiksmei, kas skar Transatlantijas tirgu. Šos noteikumus var īstenot tikai Kopienas līmenī, jo tie ietver vairākas jomas, kas ir ekskluzīva Kopienas kompetence.

Priekšlikuma mērķus var labāk sasniegt ar Kopienas līmeņa pasākumiem šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Nolīgums ļauj vienlaikus attiecināt tā noteikumus uz 25 dalībvalstīm, nediskriminējoši piemērojot vienādus noteikumus un ļaujot izmantot priekšrocības visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem neatkarīgi no to valstspiederības. Šie gaisa pārvadātāji tagad var brīvi veikt darbību no jebkura Eiropas Savienības punkta uz jebkuru Amerikas Savienoto Valstu punktu.

Visu tirgus pieejamības ierobežojumu atcelšana starp ES un Amerikas Savienotajām Valstīm ne tikai piesaistīs jaunus tirgus dalībniekus un radīs iespējas darboties lidostās, kurās ir maz pakalpojumu, bet atvieglos arī Kopienas gaisa pārvadātāju konsolidāciju.

Nolīgums nodrošina visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem pieeju komerciālām iespējām, piemēram, gaisa kuģa un tā apkalpes iznomāšana ASV gaisa pārvadātājiem, ko individuālās sarunās nespēja nodrošināt neviena dalībvalsts. Viens no mandāta galvenajiem mērķiem ir radīt līdzvērtīgus konkurences apstākļus ES un Amerikas Savienoto Valstu gaisa pārvadātājiem, tādēļ ir vajadzīga cieša sadarbība regulatīvajā jomā, ko var nodrošināt tikai Kopienas līmenī.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Izveidos Apvienoto komiteju, lai pārrunātu ar nolīguma īstenošanu saistītos jautājumus. Apvienotā komiteja atbalstīs ekspertu apmaiņu attiecībā uz jaunām likumdošanas vai regulatīvām iniciatīvām vai jaunumiem un apsvērs iespējamās nolīguma turpmākās pilnveidošanas jomas. Apvienoto komiteju veidos Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

Bez tam dalībvalstis joprojām veiks tradicionālos ar starptautisko gaisa satiksmi saistītos administratīvos uzdevumus, taču vienādi piemērojot kopīgus noteikumus.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātie tiesību akti: citi.

Citi tiesību akti nebūtu piemēroti šāda(-u) iemesla(-u) dēļ:

Ārējās attiecības aviācijas jomā var regulēt tikai ar starptautiskiem nolīgumiem.

**4) IETEKME UZ BUDŽETU**

Priekšlikums nekādi neietekmē Kopienas budžetu.

Priekšlikums

**PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ**

**par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI PADOMES SANĀKSMĒ,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmā apakšpunkta pirmo teikumu,

tā kā:

(1) Komisija Kopienas un dalībvalstu vārdā apsprieda vienošanos par gaisa satiksmes nolīgumu ar Amerikas Savienotajām Valstīm (turpmāk tekstā „nolīgums").

(2) Nolīgumu parafēja ……...

(3) Nolīgums Kopienai un dalībvalstīm būtu jāparaksta un jāpiemēro pagaidu kārtā, ņemot vērā tā turpmāk iespējamo noslēgšanu.

(4) Pašreizējās Amerikas Savienoto Valstu tiesībās cita starpā noteikts, ka, lai piešķirtu aviosabiedrībai gaisa pārvadātāja atļauju Amerikas Savienotajās Valstīs, tai jābūt ASV pilsoņu „faktiskā kontrolē". Šo prasību paskaidroja ASV Transporta departaments vispārējā politiskā paziņojumā, kas ietverts Federālo noteikumu kodeksā *Part 399.88 of Title 14* (turpmāk tekstā "CFR 14 Part 399.88").

(5) Nolīguma pamatā ir pieņēmums, ka Amerikas Savienotās Valstis piemēro Transporta departamenta kodeksa *CFR 14 Part 399.88* formulēto „faktiskās kontroles" prasības skaidrojumu tādā veidā, ka dalībvalstu pilsoņiem, kas investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, ir iespēja saprātīgā apjomā ietekmēt šādas aviosabiedrības komerciālo darbību. Tādēļ, ja aviācijas iestādes vai Amerikas Savienoto Valstu tiesas kodeksu *CFR 14 Part 399.88* skaidro citādi vai ja šo noteikumu groza, atceļ, atsauc vai anulē, ja vien to neaizstāj ar citu noteikumu, kas Kopienas investoriem nerada nelabvēlīgāku stāvokli, Kopienai un dalībvalstīm būtu jāpārtrauc nolīguma pagaidu piemērošana.

(6) Ir jānosaka procedūras pasākumi, lai vajadzības gadījumā nolemtu, kā pārtraukt nolīguma pagaidu piemērošanu. Tāpat ir jānosaka attiecīga procedūra Kopienas un dalībvalstu dalībai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 17. pantu, un nolīguma 18. pantā paredzētajā šķīrējtiesas procedūrā, kā arī atsevišķu nolīguma noteikumu īstenošanai attiecībā uz drošību, aizsardzību, tiesībām veikt satiksmi un valsts atbalstu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants – Parakstīšana*

Padomes priekšsēdētāju ar šo pilnvaro izraudzīties personu, kam piešķirtas pilnvaras Kopienas vārdā parakstīt Gaisa satiksmes nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Amerikas Savienotajām Valstīm, no otras puses, ņemot vērā tā iespējamo noslēgšanu turpmākajā laikā. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

*2. pants – Pagaidu piemērošana*

1. Līdz laikam, kad nolīgums stājas spēkā, Kopiena un dalībvalstis to piemēro pagaidu kārtā no […].

2. Lēmumu pārtraukt nolīguma pagaidu piemērošanu un paziņot par to Amerikas Savienotajām Valstīm atbilstīgi nolīguma 24. panta 2. punktam un lēmumu atsaukt šo paziņojumu pieņem Padome Kopienas un dalībvalstu vārdā ar vienprātīgu lēmumu, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu.

3. Ja Padome atbilstīgi 2. punktā noteiktajai procedūrai konstatē, ka

   a) *CFR 14 Part 399.88* vai kādu tā vietā stājušos noteikumu Amerikas Savienoto Valstu aviācijas institūcijas vai tiesas skaidro vai piemēro tā, ka tas nedod dalībvalstu pilsoņiem, kas investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, iespēju saprātīgā apjomā ietekmēt šīs aviosabiedrības komerciālo darbību, izņemot jautājumus, kas saistīti ar drošību, aizsardzību un *Civil Reserve Air Fleet* saistībām; vai

   b) *CFR 14 Part 399.88* vai kāds cits tā vietā stājies noteikums ir grozīts tā, ka dalībvalstu pilsoņiem, kas ir investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, ir mazāk labvēlīga situācija nekā saskaņā ar *CFR 14 Part 399.88;* vai

   c) *CFR 14 Part 399.88* vai kāds cits tā vietā stājies noteikums, ir atcelts, atsaukts vai anulēts, ja vien to neaizstāj ar citu noteikumu, kas dalībvalstu pilsoņiem, kuri ir investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, nerada nelabvēlīgāku situāciju nekā saskaņā ar *CFR 14 Part 399.88,*

tā sniedz nolīguma 24. panta 2. punktā paredzēto paziņojumu.

*3. pants — Apvienotā komiteja*

1. Kopienu un dalībvalstis Apvienotajā komitejā, kuru izveido saskaņā ar nolīguma 17. pantu, pārstāv Komisija, kuru atbalsta dalībvalstu pārstāvji.

2. Kopienas un tās dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā jautājumos, uz kuriem attiecas nolīguma 17. vai 19. pants, vai jautājumos, kam nav vajadzīga tāda lēmuma pieņemšanu, kuram ir tiesiskas sekas, nosaka Komisija. Visos citos gadījumos

Kopienas un tās dalībvalstu nostāju pēc Komisijas priekšlikuma nosaka Padome ar kvalificētu balsu vairākumu.

*4. pants – Šķīrējtiesa*

1. Komisija pārstāv Kopienu un dalībvalstis šķīrējtiesas procesos saskaņā ar nolīguma 18. pantu.

2. Lēmumu pārtraukt priekšrocību piemērošanu saskaņā ar nolīguma 18. panta 7. punktu pieņem Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

3. Par jebkuriem citiem atbilstošiem pasākumiem, kas jāveic saskaņā ar nolīguma 18. pantu, lēmumu pieņem Komisija, ko atbalsta īpaša komiteja, kuru veido Padomes izraudzīti dalībvalstu pārstāvji.

*5. pants – Tiesības veikt satiksmi*

1. Dalībvalstis iepriekš informē Komisiju par jebkuru lēmumu, ko tās ir paredzējušas pieņemt saskaņā ar nolīguma 4. vai 5. pantu.

2. Ja Komisija jebkurā laikā konstatē, ka lēmums, ko dalībvalsts ir pieņēmusi vai paredzējusi pieņemt saskaņā ar nolīguma 4. vai 5. pantu, ir nesavienojams ar nolīgumu, tā adresē lēmumu minētajai dalībvalstij ar prasību veikt attiecīgu pasākumu, lai izpildītu nolīguma prasības. Komisija par šādu lēmumu informē Padomi un pārējās dalībvalstis. Katra dalībvalsts var nodot šo Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē 10 darbdienu laikā pēc tā paziņošanas. Padome mēneša laikā no lēmuma nodošanas izskatīšanai var pieņemt citu lēmumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

*6. pants – Drošība*

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru pieprasījumu vai paziņojumu, ko tās nosūtījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 7. pantu.

*7. pants – Aizsardzība*

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru pieprasījumu vai paziņojumu, ko tās nosūtījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 8. pantu.

*8. pants – Valsts subsīdijas un atbalsts*

1. Ja dalībvalsts uzskata, ka subsīdijas vai atbalsts, ko apsvērusi vai piešķīrusi valsts iestāde Amerikas Savienoto Valstu teritorijā, nelabvēlīgi ietekmēs konkurētspēju, kas minēta nolīguma 13. panta 2. punktā, tā var par šo jautājumu informēt Komisiju, kura var vērsties pie šādas iestādes vai pieprasīt sasaukt Apvienoto komiteju, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 17. pantu.

2. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju, ja Amerikas Savienotās Valstis pie tām ir vērsušās saskaņā ar nolīguma 13. panta 3. punktu.

Briselē,

*Padomes vārdā –*
*priekšsēdētājs*

2006/0058 (CNS)

Priekšlikums

**PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ**

**par Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīguma noslēgšanu**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI PADOMES SANĀKSMĒ,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu un 300. panta 3. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu[1],

tā kā:

(1) Komisija Kopienas un dalībvalstu vārdā apsprieda vienošanos par gaisa satiksmes nolīgumu ar Amerikas Savienotajām Valstīm (turpmāk tekstā „nolīgums").

(2) Nolīgumu parakstīja ……

(3) Nolīgums jāapstiprina Kopienai un dalībvalstīm.

(4) Pašreizējās Amerikas Savienoto Valstu tiesībās cita starpā noteikts, ka, lai piešķirtu aviosabiedrībai gaisa pārvadātāja atļauju Amerikas Savienotajās Valstīs, tai jābūt ASV pilsoņu „faktiskā kontrolē". Šo prasību paskaidroja ASV Transporta departaments vispārējā politiskā paziņojumā, kas ietverts Federālo noteikumu kodeksā Part 399.88 of Title 14 (turpmāk tekstā "CFR 14 Part 399.88").

(5) Nolīguma pamatā ir pieņēmums, ka Amerikas Savienotās Valstis piemēro Transporta departamenta kodeksa CFR 14 Part 399.88 formulēto „faktiskās kontroles" prasības skaidrojumu tādā veidā, ka dalībvalstu pilsoņiem, kas investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, ir iespēja saprātīgā apjomā ietekmēt šādas aviosabiedrības komerciālo darbību. Tādēļ, ja aviācijas iestādes vai Amerikas Savienoto Valstu tiesas kodeksu CFR 14 Part 399.88 skaidro citādi vai ja šo noteikumu groza, atceļ, atsauc vai anulē, ja vien to neaizstāj ar citu noteikumu, kas Kopienas investoriem nerada nelabvēlīgāku stāvokli, Kopienai un dalībvalstīm būtu jāpārtrauc nolīguma pagaidu piemērošana.

(6) Ir jānosaka procedūras pasākumi, lai vajadzības gadījumā nolemtu, kā pārtraukt nolīguma pagaidu piemērošanu. Tāpat ir jānosaka attiecīga procedūra Kopienas un

[1] *OJ C ...*

dalībvalstu dalībai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 17. pantu, un nolīguma 18. pantā paredzētajā šķīrējtiesas procedūrā, kā arī atsevišķu nolīguma noteikumu īstenošanai attiecībā uz drošību, aizsardzību, tiesībām veikt satiksmi un valsts atbalstu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants – Apstiprināšana*

1. Ar šo Kopienas vārdā apstiprina Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Amerikas Savienoto Valstu, no otras puses, gaisa satiksmes nolīgumu. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

2. Pabeidzot iekšējās procedūras attiecībā uz nolīguma stāšanos spēkā, katra dalībvalsts nosūta Padomes Sekretariātam nolīguma 25. pantā paredzēto diplomātisko notu.

3. Ar šo Padomes priekšsēdētājam piešķir tiesības izraudzīties personu, kuru pilnvaro Kopienas un dalībvalstu vārdā nodot Amerikas Savienotajām Valstīm nolīguma 25. pantā paredzētās diplomātiskās notas.

*2. pants — Nolīguma izbeigšana*

1. Lēmumu izbeigt nolīgumu un paziņot par to Amerikas Savienotajām Valstīm atbilstīgi nolīguma 22. pantam un lēmumu atsaukt šo paziņojumu pieņem Padome Kopienas un dalībvalstu vārdā ar vienprātīgu lēmumu, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu.

2. Ja Padome atbilstīgi 2. punktā noteiktajai procedūrai, konstatē, ka

   a) *CFR 14 Part 399.88* vai kādu tā vietā stājušos noteikumu Amerikas Savienoto Valstu aviācijas institūcijas vai tiesas skaidro vai piemēro tā, ka tas nedod dalībvalstu pilsoņiem, kas investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, iespēju saprātīgā apjomā ietekmēt šīs aviosabiedrības komerciālo darbību, izņemot jautājumus, kas saistīti ar drošību, aizsardzību un *Civil Reserve Air Fleet* saistībām; vai

   b) *CFR 14 Part 399.88* vai kāds cits tā vietā stājies noteikums ir grozīts tā, ka dalībvalstu pilsoņiem, kas ir investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, ir mazāk labvēlīga situācija nekā saskaņā ar *CFR 14 Part 399.88;* vai

   c) *CFR 14 Part 399.88* vai kāds cits tā vietā stājies noteikums, ir atcelts, atsaukts vai anulēts, ja vien to neaizstāj ar citu noteikumu, kas dalībvalstu pilsoņiem, kuri ir investējuši Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībā, nerada nelabvēlīgāku situāciju nekā saskaņā ar *CFR 14 Part 399.88,*

tā sniedz nolīguma 22. pantu paredzēto paziņojumu.

*3. pants — Apvienotā komiteja*

1. Kopienu un dalībvalstis Apvienotajā komitejā, kuru izveido saskaņā ar nolīguma 17. pantu, pārstāv Komisija, kuru atbalsta dalībvalstu pārstāvji.

2. Kopienas un tās dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā jautājumos, uz kuriem attiecas nolīguma 17. vai 19. pants, vai jautājumos, kam nav vajadzīga tāda lēmuma pieņemšanu, kuram ir tiesiskas sekas, nosaka Komisija. Visos citos gadījumos Kopienas un tās dalībvalstu nostāju pēc Komisijas priekšlikuma nosaka Padome ar kvalificētu balsu vairākumu.

*4. pants – Šķīrējtiesa*

1. Komisija pārstāv Kopienu un dalībvalstis šķīrējtiesas procesos saskaņā ar nolīguma 18. pantu.

2. Lēmumu pārtraukt priekšrocību piemērošanu saskaņā ar nolīguma 18. panta 7. punktu pieņem Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

3. Par jebkuriem citiem atbilstošiem pasākumiem, kas jāveic saskaņā ar nolīguma 18. pantu, lēmumu pieņem Komisija, ko atbalsta īpaša komiteja, kuru veido Padomes izraudzīti dalībvalstu pārstāvji.

*5. pants – Tiesības veikt satiksmi*

1. Dalībvalstis iepriekš informē Komisiju par jebkuru lēmumu, ko tās ir paredzējušas pieņemt saskaņā ar nolīguma 4. vai 5. pantu.

2. Ja Komisija jebkurā laikā konstatē, ka lēmums, ko dalībvalsts ir pieņēmusi vai paredzējusi pieņemt saskaņā ar nolīguma 4. vai 5. pantu, ir nesavienojams ar nolīgumu, tā adresē lēmumu minētajai dalībvalstij ar prasību veikt attiecīgu pasākumu, lai izpildītu nolīguma prasības. Komisija par šādu lēmumu informē Padomi un pārējās dalībvalstis. Katra dalībvalsts var nodot šo Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē 10 darbdienu laikā pēc tā paziņošanas. Padome mēneša laikā no lēmuma nodošanas izskatīšanai var pieņemt citu lēmumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

*6. pants – Drošība*

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru pieprasījumu vai paziņojumu, ko tās nosūtījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 7. pantu.

*7. pants – Aizsardzība*

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru pieprasījumu vai paziņojumu, ko tās nosūtījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 8. pantu.

*8. pants – Valsts subsīdijas un atbalsts*

1. Ja dalībvalsts uzskata, ka subsīdijas vai atbalsts, ko apsvērusi vai piešķīrusi valsts iestāde Amerikas Savienoto Valstu teritorijā, nelabvēlīgi ietekmēs konkurētspēju, kas minēta nolīguma 13. panta 2. punktā, tā var par šo jautājumu informēt Komisiju, kura var vērsties pie šādas iestādes, vai pieprasīt sasaukt Apvienoto komiteju, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 17. pantu.

2. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju, ja Amerikas Savienotās Valstis pie tām ir vērsušās saskaņā ar nolīguma 13. panta 3. punktu.

Briselē,

*Padomes vārdā –*
*priekšsēdētājs*

**PIELIKUMS**

**NOLĪGUMS PAR GAISA SATIKSMI**

AMERIKAS SAVIENOTĀS VALSTIS (turpmāk tekstā „ASV”), no vienas puses, un

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

BEĻĢIJAS KARALISTE,

KIPRAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

UNGĀRIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

MALTAS REPUBLIKA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀ KARALISTE,

kas ir EIROPAS KOPIENAS dibināšanas līguma puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk tekstā „dalībvalstis”),

un EIROPAS KOPIENA, no otras puses,

vēloties attīstīt starptautisko aviācijas sistēmu, kas balstīta uz konkurenci starp aviosabiedrībām tirgū ar minimālu valdības iejaukšanos un reglamentējošu darbību,

vēloties veicināt starptautiskās gaisa satiksmes iespēju paplašināšanos, tostarp attīstot gaisa satiksmes tīklu atbilstīgi pasažieru un pārvadātāju vajadzībām, lai nodrošinātu ērtus gaisa satiksmes pakalpojumus,

vēloties radīt aviosabiedrībām iespēju piedāvāt ceļotājiem un pārvadātājiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atklāta tirgus apstākļos,

vēloties, lai visi gaisa satiksmes nozares sektori, tostarp aviosabiedrību darbinieki, gūtu labumu liberalizēta nolīguma noslēgšanas rezultātā,

vēloties nodrošināt visaugstāko drošības un aizsardzības pakāpi starptautiskajā gaisa satiksmē un atkārtoti apliecinot savas nopietnās bažas par darbībām vai draudiem attiecībā uz gaisa kuģu drošību, kuri apdraud personu vai īpašuma drošību, negatīvi ietekmē gaisa satiksmes darbību, kā arī iedragā sabiedrības paļāvību uz civilās aviācijas drošību,

ņemot vērā Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī Čikāgā,

atzīstot, ka valdības subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci starp aviosabiedrībām un apdraudēt šā nolīguma pamatmērķus,

apliecinot vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā,

atzīmējot patērētāju aizsardzības nozīmīgumu, tostarp aizsardzību, ko sniedz 1999. gada 28. maijā Monreālā parakstītā Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju,

ar nodomu balstīties uz esošo nolīgumu sistēmas nolūkā atvērt pieeju tirgum un maksimāli palielināt patērētāju, aviosabiedrību, darbaspēka un sabiedrības priekšrocības abās Atlantijas okeāna pusēs,

ar nodomu izveidot globālas nozīmes precedentu liberalizācijas rezultātā gūto priekšrocību attīstīšanai šajā svarīgajā tautsaimniecības nozarē,

ir vienojušās šādi.

*1. pants*

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja nav noteikts citādi, termins:

1. „nolīgums” nozīmē šo nolīgumu, tā pielikumus un visus grozījumus;

2. „gaisa satiksme” nozīmē pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumus ar gaisa kuģi, atsevišķi vai kopā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību vai nomas maksu;

3. „Konvencija” nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī Čikāgā, un ietver:

   a. jebkurus grozījumus, kas ir stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un ko ratificējušas gan ASV, gan dalībvalsts vai dalībvalstis atkarībā no konkrētā gadījuma, un

   b. jebkuru tās pielikumu vai jebkurus tā grozījumus, kas ir pieņemti saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šis pielikums vai grozījumi attiecīgajā brīdī ir spēkā esoši gan ASV, gan dalībvalstī vai dalībvalstīs atkarībā no konkrētā gadījuma;

4. „pilnas izmaksas” nozīmē pakalpojuma sniegšanas izmaksas plus samērīga maksa administratīvo pieskaitāmo izmaksu segšanai;

5. „starptautiskā gaisa satiksme" nozīmē gaisa satiksmi, kas iet caur gaisa telpu pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijai;

6. „Puse” nozīmē vai nu ASV, vai Eiropas Kopienu un tās dalībvalstis;

7. „cena” nozīmē jebkādu tarifu, likmi vai maksu par pasažieru, bagāžas un/vai kravas (izņemot pasta sūtījumus) pārvadāšanu ar gaisa transportu, ieskaitot pārvadāšanu ar virszemes transportu saistībā ar starptautisko gaisa satiksmi, ko attiecīgā gadījumā nosaka aviosabiedrības, ieskaitot to aģentus, un nosacījumus, kas regulē šāda tarifa, likmes vai maksas pieejamību;

8. „apstāšanās, kas nav satiksmes nodrošināšanas nolūkā” nozīmē nolaišanos jebkādā nolūkā, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus vai lai uzņemtu vai izkrautu bagāžu, kravu un/vai pasta sūtījumus, kas tiek pārvadāti gaisa satiksmē;

9. „teritorija” attiecībā uz ASV nozīmē zemes platības (kontinentālā teritorija un salas), iekšējos ūdeņus un tās suverenitātē vai jurisdikcijā esošos teritoriālos jūras ūdeņus un attiecībā uz Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm – zemes platības (kontinentālā teritorija un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālos jūras ūdeņus, kur piemēro Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu saskaņā ar minētajā līgumā un jebkurā tā tiesības pārņemošā instrumentā paredzētajiem nosacījumiem; šā nolīguma piemērošana attiecībā uz Gibraltāra lidostu neierobežo attiecīgo Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes juridisko pozīciju strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas lidosta; šā nolīguma piemērošana attiecībā uz Gibraltāra lidostu tiek apturēta, līdz stāsies spēkā Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra kopējā deklarācija; un

10. „lietotāju maksājumi” nozīmē maksājumus, kurus uzliek aviosabiedrībām par lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu, tostarp par saistīto pakalpojumu un iekārtu, izmantošanu.

*2. pants*

Godīgas un vienlīdzīgas iespējas

Katra Puse nodrošina godīgas un vienlīdzīgas iespējas abu Pušu aviosabiedrībām konkurēt šajā nolīgumā paredzētās starptautiskās gaisa satiksmes nodrošināšanā.

*3. pants*

Tiesību piešķiršana

1. Katra Puse piešķir otrai Pusei šādas tiesības, lai otras Puses aviosabiedrības varētu veikt starptautisko gaisa satiksmi:

   a. tiesības bez nosēšanās lidot pāri tās teritorijai;

   b. tiesības tās teritorijā veikt apstāšanās, kas nav satiksmes nodrošināšanas nolūkā;

   c. tiesības veikt starptautisko gaisa satiksmi starp dažādiem punktiem šādos maršrutos:

      i. Amerikas Savienoto Valstu aviosabiedrībām (turpmāk tekstā „ASV aviosabiedrības") no punktiem aiz ASV robežām caur ASV un starppunktiem uz jebkuru punktu vai punktiem jebkurā dalībvalstī vai dalībvalstīs un aiz to robežām; un vienīgi kravas pārvadājumu pakalpojumiem – starp jebkuru dalībvalsti un jebkuru punktu vai punktiem (tostarp jebkurās citās dalībvalstīs);

      ii. Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu aviosabiedrībām (turpmāk tekstā „Kopienas aviosabiedrības") no punktiem aiz dalībvalstu robežām caur dalībvalstīm un starppunktiem uz jebkuru punktu vai punktiem ASV un aiz to robežām; un vienīgi kravas pārvadājumu pakalpojumiem – starp ASV un jebkuru punktu vai punktiem; un

   d. citas šajā nolīgumā noteiktās tiesības.

2. Katra aviosabiedrība jebkurā vai visos lidojumos pēc izvēles var:

   a. veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;

   b. apvienot dažādus reisu numurus vienā aviācijas operācijā;

   c. apkalpot punktus pirms un aiz Pušu teritorijām, starppunktus, kā arī punktus Pušu teritorijās jebkurā kombinācijā un secībā;

   d. izlaist pieturvietas jebkurā punktā vai punktos;

   e. pārcelt satiksmi no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā;

f. apkalpot punktus aiz jebkura punkta tās teritorijā ar vai bez gaisa kuģa vai reisa numura nomaiņas un piedāvāt un reklamēt šādus pakalpojumus sabiedrībai kā tranzīta pakalpojumus;

g. veikt apstāšanos jebkurā punktā katras Puses teritorijā vai ārpus tās;

h. veikt tranzīta satiksmi caur otras Puses teritoriju un

i. apvienot satiksmi vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tā, kur šī satiksme sākas,

bez virzienu vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem un bez jebkādu tiesību zaudēšanas veikt satiksmi, kas citādi ir pieļaujama saskaņā ar šo nolīgumu.

3. Šā panta 1. punkta nosacījumi ir piemērojami ar prasību, ka, izņemot vienīgi kravas pārvadājumu pakalpojumus, satiksme ir tāda pakalpojuma daļa, kurā tiek apkalpotas Amerikas Savienotās Valstis ASV aviosabiedrību gadījumā vai kurā tiek apkalpota kāda dalībvalsts Kopienas aviosabiedrību gadījumā.

4. Katra Puse ļauj katrai aviosabiedrībai noteikt tās piedāvātās starptautiskās gaisa satiksmes veikšanas biežumu un kapacitāti, balstoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Saskaņā ar šīm tiesībām neviena no Pusēm nevar vienpusēji ierobežot satiksmes apjomu, pakalpojuma biežumu vai regularitāti, vai otras Puses aviosabiedrību ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai tipus, kā arī nevar pieprasīt otras Puses aviosabiedrību lidojumu grafiku, čarterlidojumu programmu vai darbības plānu iesniegšanu, ja vien tas netiek prasīts muitas, tehnisko, ekspluatācijas vai vides (atbilstīgi 14. pantam) prasību nolūkā, ievērojot vienādus nosacījumus atbilstīgi Konvencijas 15. pantam.

5. Jebkura aviosabiedrība var veikt starptautisko gaisa satiksmi bez jebkādiem ierobežojumiem mainīt izmantotā gaisa kuģa tipu vai numuru jebkurā punktā, ja, izņemot vienīgi kravas pārvadājumu pakalpojumus, satiksme ir tāda pakalpojumu daļa, kurā tiek apkalpotas Amerikas Savienotās Valstis ASV aviosabiedrību gadījumā vai kurā tiek apkalpota kāda dalībvalsts Kopienas aviosabiedrību gadījumā.

6. Šajā nolīgumā nekas nepiešķir:

a. ASV aviosabiedrībām tiesības jebkuras dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir jebkurš punkts attiecīgās dalībvalsts teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību;

b. Kopienas aviosabiedrībām tiesības ASV teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir jebkurš punkts ASV teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību.

*4. pants*

Pilnvaru piešķiršana

Pēc tam, kad no vienas Puses aviosabiedrības ir saņemts pieteikums darbības pilnvaru un tehnisko atļauju saņemšanai iepriekš noteiktā formā un veidā, otra Puse piešķir attiecīgās pilnvaras un atļaujas ar minimālu procesuālo kavēšanos, ja

a. ASV aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole nepieder Amerikas Savienotajām Valstīm, ASV pilsoņiem vai abiem;

b. Kopienas aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole pieder dalībvalstij vai dalībvalstīm, šādas valsts vai valstu pilsoņiem vai abiem;

c. aviosabiedrība atbilst nosacījumiem, kas paredzēti tiesību aktos, kurus starptautiskās gaisa satiksmes veikšanai parasti piemēro Puse, kura izskata pieteikumu vai pieteikumus, un

d. tiek uzturēti un uzraudzīti 7. pantā (Drošība) un 8. pantā (Aizsardzība) izklāstītie noteikumi.

*5. pants*

Pilnvaru atsaukšana

1. Jebkura puse var atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības pilnvaras vai tehniskās atļaujas vai kā citādi apturēt vai ierobežot otras Puses aviosabiedrības darbību, ja

a. ASV aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole nepieder Amerikas Savienotajām Valstīm, ASV pilsoņiem vai abiem;

b. Kopienas aviosabiedrības gadījumā – attiecīgās aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole pieder dalībvalstij vai dalībvalstīm, šādas valsts vai valstu pilsoņiem vai abiem; vai

c. attiecīgā aviosabiedrība neievēro šā nolīguma 6. pantā (Tiesību aktu piemērošana) minēto tiesību aktu prasības.

2. Ja vien nav vajadzīga tūlītēja rīcība, lai novērstu turpmāku neatbilstību šā panta 1. punkta c) apakšpunkta prasībām, šajā pantā noteiktās tiesības var tikt īstenotas tikai pēc apspriešanās ar otru Pusi.

3. Šis pants neierobežo nevienas Puses tiesības aizturēt, atsaukt vai ierobežot otras Puses aviosabiedrības vai aviosabiedrību darbības pilnvaras vai tehniskās atļaujas vai uzlikt tām nosacījumus atbilstīgi 7. panta (Drošība) vai 8. panta (Aizsardzība) noteikumiem.

*6. pants*

Tiesību aktu piemērošana

1. Katras Puses tiesību akti, kas saistīti ar starptautiskajā aeronavigācijā iesaistīta gaisa kuģa ierašanos tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai ar šāda gaisa kuģa ekspluatāciju un navigāciju, tam atrodoties tās teritorijā, ir piemērojami gaisa kuģiem, ko izmanto

otrās Puses aviosabiedrības, un tie ir jāievēro šādām aviosabiedrībām, ierodoties vai atrodoties pirmās Puses teritorijā, vai izlidojot no tās.

2. Ierodoties vai atrodoties vienas Puses teritorijā, vai izlidojot no tās, šajā teritorijā piemērojamie tiesību akti, kas saistīti ar gaisa kuģī esošo pasažieru, apkalpes vai kravas ierašanos tās teritorijā vai izlidošanu no tās (tostarp ar iebraukšanu, caurlaidēm, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu saistītie noteikumi vai pasta sūtījumu gadījumā – pasta noteikumi), ir jāievēro attiecībā uz otras Puses aviosabiedrību pasažieriem, apkalpi vai kravu.

*7. pants*

Drošība

1. Pušu atbildīgās iestādes šajā nolīgumā noteikto gaisa satiksmes līdzekļu ekspluatācijas nolūkā atzīst par derīgām vienas otrai izsniegtas vai par derīgām atzītas un joprojām spēkā esošas lidojumderīguma apliecības, lidošanas pieredzes apliecības un licences, ja šādas apliecības vai licences atbilst vismaz minimālajiem standartiem, kādus ir iespējams noteikt saskaņā ar Konvenciju. Tomēr atbildīgās iestādes var atteikties atzīt par derīgām lidojumu veikšanas nolūkos virs savas valsts teritorijas lidošanas pieredzes apliecības un licences, ko to valsts pilsoņiem ir piešķīrušas vai atzinušas par derīgām citas šādas iestādes.

2. Puses atbildīgās iestādes var pieprasīt konsultāciju ar citām atbildīgajām iestādēm par šo iestāžu ievērotajiem drošības standartiem, kas saistīti ar aeronavigācijas iekārtām, gaisa kuģu apkalpēm, gaisa kuģiem, un šo iestāžu pārraudzībā esošo aviosabiedrību darbību. Šādas konsultācijas ir jāveic 45 dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, ja netiek panākta cita vienošanās. Ja pēc šādām konsultācijām pieprasījumu iesniegušās atbildīgās iestādes uzzina, ka šīs citas iestādes drošības standartu un prasību ievērošanu un administrēšanu šajās jomās neveic efektīvi tā, lai tie atbilstu vismaz minimālajiem standartiem, kādus ir iespējams noteikt saskaņā ar Konvenciju, tad pieprasījumu iesniegušās atbildīgās iestādes paziņo šīm citām iestādēm par saviem atklājumiem un pasākumiem, kādus nepieciešams veikt, lai nodrošinātu atbilstību šiem minimālajiem standartiem, un šīs citas iestādes veic attiecīgus korektīvus pasākumus. Pieprasījumu iesniegušās atbildīgās iestādes patur tiesības aizturēt, atsaukt vai ierobežot tās aviosabiedrības vai aviosabiedrību darbības pilnvaras vai tehniskās atļaujas, kuru drošības pārraudzību veic šīs citas iestādes, ja šīs citas iestādes neveic attiecīgos korektīvos pasākumus atbilstīgā laika posmā, un veikt tūlītējus pasākumus attiecībā uz šādu aviosabiedrību vai aviosabiedrībām, ja ir būtiski novērst turpmāku pienākumu nepildīšanu iepriekšminēto standartu un prasību ievērošanā un administrēšanā, kas rada tiešus draudus lidojumu drošībai.

3. Eiropas Komisija vienlaicīgi saņem visus šajā pantā minētos pieprasījumus un paziņojumus.

4. Nekas šajā pantā nevar aizkavēt Pušu atbildīgās iestādes veikt diskusijas par drošību, tostarp tādas, kas ir saistītas ar drošības standartu un prasību piemērošanas procedūru vai ārkārtas situācijām, kas dažkārt var rasties.

*8. pants*

Aizsardzība

1. Saskaņā ar starptautiskajos tiesību aktos paredzētajām tiesībām un saistībām Puses atkārtoti apliecina, ka to saistības vienai pret otru aizsargāt civilās aviācijas drošību no nelikumīgas iejaukšanās veido neatņemamu šā nolīguma daļu. Neierobežojot starptautiskajos tiesību aktos paredzēto tiesību un saistību vispārīgo raksturu, Puses jo īpaši rīkojas, ievērojot šādas vienošanās: 1963. gada 14. septembra Tokijas Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, 1970. gada 16. decembra Hāgas Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, 1971. gada 23. septembra Monreālas Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, un 1988. gada 24. februāra Monreālas Protokolu par cīņu pret nelikumīgu vardarbību lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju.

2. Puses pēc pieprasījuma nodrošina viena otrai visu nepieciešamo atbalstu, lai novērstu jebkādus draudus civilās aviācijas drošībai, tostarp civilo gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citus nelikumīgus aktus, kas vērsti pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes, un lidostu, un aeronavigācijas iekārtu drošību.

3. Savstarpējās attiecībās Puses darbojas saskaņā ar aviācijas drošības standartiem un atbilstīgi ieteiktajai praksei, ko izstrādājusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija un kas ir pievienota Konvencijai kā pielikumi. tās pieprasa, lai to reģistros esošo gaisa kuģa ekspluatanti, gaisa kuģu ekspluatanti, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā uzturēšanās vieta ir to teritorijā un to teritorijā esošie lidostu operatori darbotos atbilstīgi šiem aviācijas drošības noteikumiem.

4. Katra Puse nodrošina, ka tās teritorijā tiek veikti efektīvi gaisa kuģu aizsardzības un pasažieru, apkalpes locekļu un to bagāžas un rokas bagāžas, kā arī kravas un gaisa kuģu krājumu pārbaudes pasākumi pirms iekāpšanas vai iekraušanas un tās laikā, un ka šie pasākumi tiek pielāgoti atbilstīgi pieaugošajiem draudiem civilās aviācijas drošībai. Katra Puse piekrīt, ka ir jāievēro otras Puses pieprasītie drošības noteikumi, izlidojot no šīs otrās Puses teritorijas un atrodoties tajā. Katra Puse pozitīvi apsver jebkuru otras Puses prasību īpašu drošības pasākumu veikšanai, lai novērstu konkrētus draudus.

5. Pilnībā ievērojot un respektējot otras Puses suverenitāti, Puse var pieņemt drošības pasākumus iekļūšanai tās teritorijā. Ja iespējams, šī Puse ņem vērā drošības pasākumus, kādus jau piemēro otra Puse, un jebkādu otras Puses piedāvātu viedokli. Katra Puse tomēr atzīst, ka nekas šajā pantā neierobežo Puses iespējas atteikt jebkuru iekļūšanu tās teritorijā ar jebkuru reisu vai reisiem, kas pēc tās uzskatiem rada draudus tās drošībai.

6. Puse var veikt ārkārtas pasākumus, tostarp grozījumus, lai novērstu konkrētus draudus drošībai. Par šādiem pasākumiem nekavējoties ir jāpaziņo otras Puses atbildīgajām iestādēm.

7. Puses uzsver saskaņotas prakses un standartu pakāpeniskas ieviešanas nozīmi, kas ir līdzeklis gaisa satiksmes drošības palielināšanai un reglamentējošo nosacījumu atšķirību samazināšanai. Šim nolūkam Puses pilnībā izmanto un pilnveido esošos

veidus pašreizējo un ierosināto drošības pasākumu apspriešanai. Puses paredz, ka cita starpā apspriedēs tiks izskatīti jauni otras Puses ierosināti vai apsvērti drošības pasākumi, tostarp drošības pasākumu pārskatīšana, mainoties apstākļiem; vienas Puses ierosināti pasākumi ievērot otras Puses noteiktās drošības prasības; ātrākas standartu saskaņošanas iespējas attiecībā uz aviācijas drošības pasākumiem un vienas Puses prasību saskaņošana ar otras Puses tiesību aktos noteiktajām saistībām. Šādām apspriedēm jāveicina jaunu drošības iniciatīvu un prasību agrāka paziņošana un iepriekšēja apspriešana.

8. Neierobežojot nepieciešamību veikt tūlītējus pasākumus, lai aizsargātu gaisa satiksmes drošību, Puses apliecina, ka, apsverot drošības pasākumus, Puse novērtē iespējamo negatīvo ietekmi uz starptautisko gaisa satiksmi un, ja tas nav ar likumu aizliegts, ņem vērā šādus faktorus, nosakot, kādi pasākumi ir nepieciešami un atbilstīgi šo drošības problēmu novēršanai.

9. Ja notiek nelikumīgs gaisa kuģa sagrābšanas incidents vai rodas incidenta draudi, vai tiek veiktas citas nelikumīgas darbības pret pasažieru, apkalpes locekļu, gaisa kuģu, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošību, vai rodas to draudi, Puses palīdz viena otrai, veicinot saziņu un citus atbilstīgus pasākumus, lai ātri un droši izbeigtu šo incidentu vai novērstu tā draudus.

10. Ja Pusei ir pietiekams pamats uzskatīt, ka otra Puse ir atkāpusies no šā panta aviācijas drošības noteikumiem, šīs Puses atbildīgās iestādes var pieprasīt tūlītējas konsultācijas ar otras Puses atbildīgajām iestādēm. Ja 15 dienu laikā no šāda pieprasījuma iesniegšanas dienas netiek panākta apmierinoša vienošanās, tad tas rada pamatu šīs Puses aviosabiedrības vai aviosabiedrību darbības pilnvaru un tehnisko atļauju aizturēšanai, atsaukšanai, ierobežošanai vai nosacījumu uzlikšanai. Ja ārkārtas gadījumā ir nepieciešams, Puse var veikt pagaidu pasākumus līdz 15 dienu laika posma beigām.

11. Atsevišķi no lidostu novērtējuma, kas veikts, lai noteiktu atbilstību šā panta 3. punktā minētajiem aviācijas drošības standartiem un praksei, Puse var pieprasīt otras Puses sadarbību, novērtējot, vai šīs otras Puses konkrētie drošības pasākumi atbilst pieprasījuma iesniedzējas Puses prasībām. Pušu atbildīgās iestādes iepriekš saskaņo lidostas, kas tiks novērtētas, un novērtēšanas datumus, kā arī izstrādā procedūru šāda novērtējuma rezultātu izskatīšanai. Ņemot vērā novērtējuma rezultātus, pieprasījuma iesniedzēja Puse var izlemt, vai otras Puses teritorijā tiek piemēroti līdzvērtīga standarta drošības pasākumi, lai tranzīta pasažieri, tranzīta bagāža un/vai tranzīta krava varētu tikt atbrīvota no atkārtotas pārbaudes pieprasījuma iesniedzējas Puses teritorijā. Par šādu lēmumu ir jāpaziņo otrai Pusei.

*9. pants*

Komerciālās iespējas

1. Katras Puses aviosabiedrībām ir tiesības atvērt birojus otras Puses teritorijā gaisa satiksmes un ar to saistīto darbības veidu attīstīšanai un attiecīgo pakalpojumu pārdošanai.

2. Katras Puses aviosabiedrībām ir tiesības saskaņā ar otras Puses tiesību aktiem, kas attiecas uz iebraukšanu, uzturēšanos un darbu, otras Puses teritorijā ievest un uzturēt vadības, tirdzniecības, tehnisko, ekspluatācijas un citu specializēto personālu, kas ir nepieciešams gaisa satiksmes nodrošināšanai

3. a. Neierobežojot b) apakšpunktu zemāk, katrai aviosabiedrībai attiecībā uz lidlauka pakalpojumiem otras Puses teritorijā ir

i) tiesības pašai sniegt lidlauka pakalpojumus („pašpakalpojumi") vai pēc izvēles

ii) tiesības izvēlēties starp konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem, kuri piedāvā lidlauka pakalpojumus pilnā apjomā vai daļēji, ja šādiem pakalpojumu sniedzējiem ir atļauta pieeja tirgum, pamatojoties uz katras Puses tiesību aktiem, un ja šādi pakalpojumu sniedzēji tirgū ir.

b. Iepriekš a) apakšpunkta i) un ii) daļā minētās tiesības ir atkarīgas tikai no konkrētiem pieejamās telpas vai jaudas ierobežojumiem, kas rodas no nepieciešamības uzturēt drošu lidostas ekspluatāciju. Ja šādi ierobežojumi izslēdz pašpakalpojumu iespēju un ja starp pakalpojumu sniedzējiem, kuri piedāvā lidlauka pakalpojumus, faktiski nepastāv konkurence, visi šāda veida pakalpojumi visām aviosabiedrībām ir pieejami ar vienlīdzīgiem un atbilstīgiem nosacījumiem. Šādu pakalpojumu cena nevar pārsniegt to pilnas izmaksas, ieskaitot samērīgu peļņu no aktīviem pēc amortizācijas atskaitīšanas.

4. Ikviena katras Puses aviosabiedrība var iesaistīties gaisa satiksmes pakalpojumu pārdošanā otras puses teritorijā tieši un/vai, pēc aviosabiedrības ieskatiem, ar tās tirdzniecības aģentu vai citu aviosabiedrības ieceltu starpnieku palīdzību. Katrai aviosabiedrībai ir tiesības pārdot šādus satiksmes pakalpojumus, un jebkurai personai ir tiesības pirkt šādus satiksmes pakalpojumus attiecīgās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

5. Katrai aviosabiedrībai ir tiesības konvertēt un pārskaitīt no otras Puses teritorijas uz savas valsts teritoriju un, ja vien tas nav pretrunā ar vispārēji piemērojamiem tiesību aktiem, uz valsti vai valstīm pēc tās izvēles, pēc pieprasījuma, vietējos ieņēmumus, atskaitot uz vietas izmaksātās summas. Konvertācija un pārskaitījumi ir jāatļauj tūlīt, bez ierobežojumiem vai aplikšanas ar attiecīgajiem nodokļiem pēc valūtas maiņas kursa, kas ir piemērojams attiecīgajām transakcijām un pārskaitījumiem dienā, kad pārskaitītājs iesniedz sākotnējo pārskaitījuma pieteikumu.

6. Katras Puses aviosabiedrībām ir jāatļauj vietējās izmaksas, tostarp degvielas iegādi, otras Puses teritorijā apmaksāt vietējā valūtā. Pēc saviem ieskatiem katras Puses aviosabiedrības var apmaksāt šādas izmaksas otras Puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās atbilstoši vietējam regulējumam attiecībā uz valūtu.

7. Sniedzot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviena katras Puses aviosabiedrība var noslēgt tirdzniecības sadarbības līgumus, piemēram, par vietu rezervēšanu pārdošanai vairumā (*blocked-space*) vai par sadarbības lidojumiem (*code-share*),

a. jebkuru katras Puses aviosabiedrību vai aviosabiedrībām,

b. jebkuru trešās valsts aviosabiedrību vai aviosabiedrībām un

c. virszemes (sauszemes vai jūras) transporta pakalpojumu sniedzēju jebkurā valstī

ar noteikumu, ka i) visiem šādu līgumu dalībniekiem ir atbilstošas pilnvaras un ii) līgumi atbilst tiesību aktos paredzētajiem nosacījumiem, kādus Puses parasti piemēro, veicot starptautisko gaisa satiksmi vai piedāvājot tādus pakalpojumus.

8. Starptautiskās gaisa satiksmes nodrošināšanai katras Puses aviosabiedrības var noslēgt līgumus par gaisa kuģu nodrošināšanu ar apkalpi ar

a. jebkuru katras Puses aviosabiedrību vai aviosabiedrībām, un

b. jebkuru trešās valsts aviosabiedrību vai aviosabiedrībām un

ar noteikumu, ka visiem šādu līgumu dalībniekiem ir atbilstošas pilnvaras un ka tie atbilst tiesību aktos paredzētajiem nosacījumiem, kādus Puses parasti piemēro šādiem līgumiem. Neviena no Pusēm nevar pieprasīt, lai kādas Puses aviosabiedrībai, kas nodrošina gaisa kuģi, būtu šajā nolīgumā noteiktās tiesības veikt satiksmi tajos maršrutos, kuros gaisa kuģis tiks ekspluatēts.

9. Neskarot jebkādus citus šā nolīguma noteikumus, katras Puses aviosabiedrībām un netiešajiem kravas pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem ir tiesības bez ierobežojumiem saistībā ar starptautisko gaisa satiksmi izmantot jebkādu virszemes transportu kravas pārvadāšanai uz jebkuru punktu Pušu teritorijā vai trešās valstīs vai no tā, tostarp pārvadājumiem uz un no visām lidostām ar muitas atvieglojumiem, un attiecīgā gadījumā ietverot tiesības saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē. Šādām kravām neatkarīgi no tā, vai tās tiek pārvadātas ar virszemes vai ar gaisa transportu, ir jāpiešķir piekļuve lidostu muitas apstrādei un iekārtām. Aviosabiedrības var izvēlēties nodrošināt pašas savu virszemes transportu vai to nodrošināt, vienojoties ar citiem virszemes pārvadātājiem, ietverot citu aviosabiedrību un netiešo kravas gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju ekspluatēto virszemes transportu. Šādi vairākveidu kravas pārvadājumu pakalpojumi var tikt piedāvāti par vienu cenu, apvienojot gaisa un virszemes pārvadājuma cenu, ja kravas nosūtītāji netiek maldināti attiecībā uz faktiem par šādiem pārvadājumiem.

*10. pants*

Muitas nodokļi un maksājumi

1. Ierodoties vienas Puses teritorijā, gaisa kuģus, kurus starptautiskajā gaisa satiksmē ekspluatē otras Puses aviosabiedrības, to parasto aprīkojumu, virszemes apkalpošanai paredzēto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos krājumus patēriņam, rezerves daļas (tostarp dzinējus), gaisa kuģu krājumus (tostarp, bet ne tikai, pārtikas produktus, dzērienus un alkoholiskos dzērienus, tabakas izstrādājumus un citus produktus, kas ierobežotā daudzumā paredzēti pārdošanai pasažieriem vai lietošanai reisa laikā), kā arī citus krājumus, kas paredzēti tikai starptautiskajā gaisa satiksmē iesaistīto gaisa kuģu ekspluatācijai vai apkalpošanai vai tiek izmantoti vienīgi saistībā ar to, balstoties uz savstarpības principu atbrīvo no visiem importa

ierobežojumiem, īpašuma nodokļiem un kapitāla nodevām, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un tamlīdzīgām maksām un maksājumiem, kurus a) uzliek valsts iestādes vai Eiropas Kopiena un b) kuri netiek pamatoti ar sniegto pakalpojumu izmaksām, ja šāds aprīkojums un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. Balstoties uz savstarpības principu, no šā panta 1. punktā minētajiem nodokļiem, atskaitījumiem, nodevām, maksām un maksājumiem, izņemot maksājumus, kas pamatoti ar sniegto pakalpojumu izmaksām, tiek atbrīvoti arī

a. gaisa kuģa krājumi, ko ieved vai piegādā Puses teritorijā un uzņem gaisa kuģī, samērīgā daudzumā lietošanai otras Puses aviosabiedrības izlidojošā gaisa kuģī, kas ir iesaistīts starptautiskajā gaisa satiksmē, pat ja šos krājumus paredzēts lietot ceļojuma daļā, kas tiek veikta pāri tās Puses teritorijai, kurā krājumus uzņem gaisa kuģī;

b. virszemes apkalpošanai paredzētais aprīkojums un rezerves daļas (tostarp dzinēji), ko ieved Puses teritorijā tāda otras Puses aviosabiedrības gaisa kuģa apkalpošanai, apkopei vai remontam, kas tiek izmantots starptautiskajā gaisa satiksmē;

c. degviela, smērvielas un tehniskie krājumi patēriņam, ko ieved vai piegādā Puses teritorijā lietošanai otras Puses aviosabiedrības gaisa kuģī, kas ir iesaistīts starptautiskajā gaisa satiksmē, pat ja šos krājumus paredzēts lietot ceļojuma daļā, kas tiek veikta pāri tās Puses teritorijai, kurā krājumus uzņem gaisa kuģī, un

d. drukātie materiāli, kā noteikts katras Puses muitas tiesību aktos, ko ieved vai piegādā Puses teritorijā un uzņem gaisa kuģī lietošanai otras Puses aviosabiedrības izlidojošā gaisa kuģī, kas ir iesaistīts starptautiskajā gaisa satiksmē, pat ja šos krājumus paredzēts lietot ceļojuma daļā, kas tiek veikta pāri tās Puses teritorijai, kurā krājumus uzņem gaisa kuģī.

3. Aprīkojumu un krājumus, kas minēti šā panta 1. un 2. punktā, var būt nepieciešams glabāt attiecīgo iestāžu uzraudzībā vai kontrolē.

4. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir pieejami arī gadījumos, kad vienas Puses aviosabiedrības ar citu aviosabiedrību, kas tāpat izmanto šādus atbrīvojumus no otrās Puses, ir noslēgušas līgumu par šā panta 1. un 2. punktā minēto krājumu aizdošanu vai nodošanu otras Puses teritorijā.

5. Nekas šajā nolīgumā nevar aizkavēt kādu no Pusēm uzlikt nodokļus, atskaitījumus, nodevas, maksas un maksājumus par precēm, kas pārdotas citā nolūkā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa satiksmes pakalpojuma sektorā starp diviem tās teritorijas punktiem, kuros ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

6. Ja divas vai vairākas dalībvalstis paredzējušas attiecībā uz degvielu, ko piegādā ASV aviosabiedrību gaisa kuģiem šo dalībvalstu teritorijā lidojumiem starp šīm dalībvalstīm, atcelt Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīvas 2003/96/EK 14. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto atbrīvojumu, Apvienotā komiteja izskata šo jautājumu saskaņā ar 17. panta 4. punkta e) apakšpunktu.

7. Puse tās aviosabiedrības vai aviosabiedrību vārdā var pieprasīt otras Puses palīdzību, lai šā panta 1. un 2. punktā minētajām precēm nodrošinātu atbrīvojumu no nodokļiem, atskaitījumiem, nodevām, maksām un maksājumiem, ko uzliek valsts vai vietējās iestādes, kā arī atbrīvojumu no maksājumiem par degvielas apgrozījumu šajā pantā aprakstītajos apstākļos, izņemot gadījumus, ja maksājumi ir pamatoti ar sniegto pakalpojumu izmaksām. Atbildot uz šo pieprasījumu, otra Puse vērš attiecīgās valsts administrācijas nodaļas vai iestādes uzmanību uz pieprasītājas Puses viedokli un veicina to, lai šis viedoklis tiktu attiecīgi ņemts vērā.

*11. pants*

Lietotāju maksājumi

1. Lietotāju maksājumiem, ko katras Puses kompetentās maksājumu noteikšanas iestādes vai institūcijas var uzlikt attiecībā uz otras Puses aviosabiedrībām, ir jābūt taisnīgi noteiktiem un samērīgiem, tie nevar būt netaisnīgi diskriminējoši un tiem ir jābūt objektīvi sadalītiem starp lietotāju kategorijām. Jebkurā gadījumā visi šādi lietotāju maksājumi otras Puses aviosabiedrībām jāaprēķina ar nosacījumiem, kas nav mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkurai citai aviosabiedrībai maksājuma aprēķināšanas brīdī.

2. Lietotāju maksājumi, ko uzliek otras Puses aviosabiedrībām, var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilnas izmaksas, kas rodas kompetentajām iestādēm vai institūcijām par attiecīgās lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas un aviācijas drošības iekārtu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostu sistēmā. Šādos maksājumos var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc amortizācijas atskaitīšanas. Iekārtas un pakalpojumi, par kuriem tiek noteikti maksājumi, jānodrošina efektīvi un pamatojoties uz ekonomiskiem apsvērumiem.

3. Katra Puse veicina konsultācijas starp kompetentajām maksājumu noteikšanas iestādēm vai institūcijām tās teritorijā un aviosabiedrībām, kuras izmanto pakalpojumus un iekārtas, kā arī veicina tādas informācijas apmaiņu starp kompetentajām maksājumu noteikšanas iestādēm vai institūcijām un aviosabiedrībām, kas varētu būt nepieciešama, lai veiktu maksājumu pamatotības precīzu pārskatu saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktā izklāstītajiem principiem. Katra Puse rosina kompetentās maksājumu noteikšanas iestādes vai institūcijas savlaicīgi paziņot lietotājiem par lietotāju maksājumu izmaiņu priekšlikumiem, lai ļautu lietotājiem paust savu viedokli pirms izmaiņu veikšanas.

4. Strīdu izšķiršanas procedūrās saskaņā ar 18. pantu nevar uzskatīt, ka kāda no Pusēm pārkāpusi šā panta noteikumus, izņemot gadījumus, ja a) tā pietiekamā laika posmā nav pārskatījusi lietotāju maksājumus vai praksi, kas ir otras Puses sūdzības priekšmets, vai b) pēc šādas pārskatīšanas tā neveic visus tai iespējamos pasākumus, lai kompensētu jebkādus lietotāju maksājumus vai praksi, kas nav saskaņā ar šo pantu.

*12. pants*

Cenu noteikšana

1. Saskaņā ar šo nolīgumu veikto gaisa satiksmes pakalpojumu cenas tiek brīvi noteiktas un tās nav ne jāapstiprina, ne jāreģistrē.

2. Neskarot 1. punkta noteikumus:

   a. tādas cenas ieviešanai vai turpmākai piemērošanai, ko ierosinājusi noteikt vai nosaka ASV aviosabiedrība starptautiskajai gaisa satiksmei starp vienu punktu kādā no dalībvalstīm un punktu citā dalībvalstī, jāatbilst Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2409/92 1. panta 3. punktam vai ne vairāk ierobežojošai tiesības pārņemošai regulai;

   b. saskaņā ar šo punktu Pušu aviosabiedrības Pušu atbildīgajām iestādēm pēc pieprasījuma tūlīt nodrošina pieeju informācijai par vēsturiskajām, pašreizējām un ierosinātajām cenām tādā veidā un formā, kas ir pieņemama šīm iestādēm.

*13. pants*

Valdības subsīdijas un atbalsts

1. Puses atzīst, ka valdības subsīdijas un atbalsts var negatīvi ietekmēt godīgas un vienlīdzīgas konkurences iespējas, aviosabiedrībām sniedzot starptautiskās gaisa satiksmes pakalpojumus, uz kuriem attiecas šis nolīgums.

2. Ja viena Puse uzskata, ka valdības subsīdijas vai atbalsts, ko paredz sniegt vai sniedz otra Puse šīs otras Puses aviosabiedrībām, varētu negatīvi ietekmēt vai negatīvi ietekmē pirmās Puses aviosabiedrību iespējas godīgi un vienlīdzīgi konkurēt, tā var iesniegt savus novērojumus šai Pusei. Bez tam tā var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, kā noteikts 17. pantā, lai izskatītu šo jautājumu un izstrādātu attiecīgus atbildes pasākumus, ja bažas atzītas par pamatotām.

3. Katra Puse var vērsties pie atbildīgajām valdības iestādēm otras Puses teritorijā, tostarp pie valsts, provinces vai vietējā līmeņa iestādēm, ja tā uzskata, ka paredzētā vai sniegtā subsīdija vai atbalsts negatīvi ietekmēs konkurenci, kā minēts 2. punktā. Ja Puse izlemj veikt šādu tiešu kontaktu, tā nekavējoties informē otru Pusi ar diplomātisko kanālu starpniecību. Tā var arī pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu.

4. Šajā pantā apskatītie pasākumi var ietvert, piemēram, kapitāla ieguldījumus, šķērssubsidēšanu, dotācijas, garantijas, īpašumtiesības, nodokļu atvieglojumus vai atbrīvojumus no nodokļiem, ko piešķir jebkura valdības iestāde.

*14. pants*

Vide

1. Puses atzīst vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā. Puses atzīst, ka vides aizsardzības pasākumu izmaksas un ieguvumi ir rūpīgi jāizsver, izstrādājot starptautisko aviācijas politiku.

2. Pusei apsverot ieteiktos vides aizsardzības pasākumus, tai jānovērtē iespējamā negatīvā ietekme uz šajā nolīgumā ietverto tiesību izmantošanu, un, ja šādi pasākumi tiek pieņemti, tai atbilstoši jārīkojas, lai mazinātu šādu negatīvo ietekmi.

3. Pēc vides aizsardzības pasākumu noteikšanas, jāievēro aviācijas vides standarti, ko pieņēmusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija kā pielikumus Konvencijai, ja vien nav noteiktas atšķirības. Puses piemēro jebkādus vides aizsardzības pasākumus, kas ietekmē gaisa satiksmes pakalpojumus, uz kuriem attiecas šis nolīgums, saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu un 3. panta 4. punktu.

4. Ja viena Puse uzskata, ka jautājums, kas saistīts ar aviācijas vides aizsardzību, rada problēmas šā nolīguma piemērošanai vai īstenošanai, tā var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, kā noteikts 17. pantā, lai izskatītu šo jautājumu un izstrādātu attiecīgus atbildes pasākumus, ja bažas atzītas par pamatotām.

*15. pants*

Patērētāju aizsardzība

Puses apliecina patērētāju aizsardzības nozīmi, un katra Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai pārrunātu patērētāju aizsardzības jautājumus, kurus pieprasītāja Puse atzīst par nozīmīgiem.

*16. pants*

Datorizētas rezervēšanas sistēmas

1. Datorizētu rezervēšanas sistēmu (DRS) piegādātājiem, kuri darbojas vienas Puses teritorijā, ir tiesības ievest un uzturēt savas DRS un nodrošināt tām brīvu pieeju ceļojumu aģentūrām vai ceļojumu sabiedrībām, kuru galvenais darbības veids ir ar ceļojumiem saistītas produkcijas izplatīšana otrās Puses teritorijā, ja DRS atbilst visām attiecīgajām otrās Puses tiesību aktu prasībām.

2. Neviena Puse savā teritorijā nevar noteikt vai ļaut noteikt otrās Puses DRS piegādātājiem stingrākas prasības attiecībā uz attēlojumu uz DRS displeja (tostarp rediģēšanas un attēla parametrus), darbību, praksi, pārdošanu vai īpašumtiesībām nekā prasības, kas noteiktas saviem DRS piegādātājiem.

3. Vienas Puses DRS īpašniekiem/operatoriem, kuri atbilst attiecīgajām otrās Puses tiesību aktu prasībām, ja tādas ir piemērojamas, ir tādas pašas iespējas būt par DRS īpašniekiem otrās Puses teritorijā, kā šīs Puses īpašniekiem/operatoriem.

*17. pants*

Apvienotā komiteja

1. Apvienotā komiteja, ko veido Pušu pārstāvji, sanāk vismaz reizi gadā, lai veiktu ar šo nolīgumu saistītas konsultācijas un pārskatītu tā īstenošanu.

2. Puse var arī pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai censtos atrisināt jautājumus, kas saistīti ar šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Tomēr, ievērojot 19. pantu vai 2. pielikumu, Apvienotā komiteja var izskatīt tikai jautājumus, kas saistīti ar jebkura dalībnieka atteikumu izpildīt noteiktās saistības un konkurences lēmumu ietekmi uz šā nolīguma piemērošanu. Šādai sanāksmei jāsākas visagrākajā iespējamajā dienā, bet ne vēlāk kā 60 dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ja netiek panākta citāda vienošanās.

3. Apvienotā komiteja ne vēlāk kā tās pirmajā gada sanāksmē un pēc tam atbilstoši vajadzībai izskata nolīguma kopējo īstenošanu, tostarp jebkādu aviācijas infrastruktūras ierobežojumu ietekmi uz 3. pantā paredzēto tiesību izmantošanu, saskaņā ar 8. pantu veikto drošības pasākumu ietekmi, konkurences apstākļu ietekmi, tostarp datorizēto rezervēšanas sistēmu jomā, un jebkādu šā nolīguma īstenošanas sociālo ietekmi.

4. Apvienotā komiteja arī pilnveido sadarbību:

   a. veicinot informācijas apmaiņu speciālistu līmenī par jauniem tiesību aktiem vai likumdošanas iniciatīvām un progresu, tostarp aizsardzības, drošības, vides, aviācijas infrastruktūras (tostarp laika nišu) jomās, kā arī patērētāju aizsardzību;

   b. apsverot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā un izstrādājot attiecīgus atbildes pasākumus, ja bažas atzītas par pamatotām;

   c. apsverot potenciālās jomas turpmākai nolīguma attīstībai, tostarp ieteikumus par nolīguma grozījumiem;

   d. uzturot informāciju par jautājumiem par valdības subsīdijām vai atbalstu, kurus Apvienotajā komitejā ir ierosinājusi jebkura no Pusēm;

   e. pēc vienprātības principa pieņemot lēmumus par jebkuriem jautājumiem attiecībā uz 10. panta 6. punkta piemērošanu.

5. Apvienotā komiteja darbojas pēc vienprātības principa.

*18. pants*

Šķīrējtiesa

1. Ikvienu strīdu, kas saistīts ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, izņemot jautājumus, kas rodas saskaņā ar 19. pantu vai 2. pielikumu, un kas nav atrisināts Apvienotās komitejas sanāksmē, var nosūtīt izlemšanai kādai personai vai organizācijai, Pusēm par to vienojoties. Ja Puses nevienojas, tad strīdu pēc jebkuras

Puses pieprasījuma iesniedz izskatīšanai šķīrējtiesā saskaņā ar turpmāk izklāstīto kārtību.

2. Ja Puses nevienojas citādi, šķīrējtiesa ir tiesa, kurā ir trīs šķīrējtiesneši un kas ir izveidota šādi:

   a. 20 dienu laikā pēc strīda izšķiršanas pieprasījuma saņemšanas katra Puse ieceļ vienu šķīrējtiesnesi. 45 dienu laikā pēc šo divu šķīrējtiesnešu iecelšanas tie vienojoties ieceļ trešo šķīrējtiesnesi, kas darbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājs;

   b. ja kāda no Pusēm neieceļ šķīrējtiesnesi vai ja trešais šķīrējtiesnesis netiek iecelts saskaņā ar šā punkta a) apakšpunktu, jebkura no pusēm var lūgt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētāju iecelt vajadzīgo šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus 30 dienu laikā no šā lūguma saņemšanas dienas. Ja Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētājs ir vai nu Amerikas Savienoto Valstu, vai dalībvalsts pilsonis, tad iecelšanu veic visvecākais šīs padomes priekšsēdētāja vietnieks, kurš nav diskvalificēts minētā iemesla dēļ.

3. Ja nav panākta cita vienošanās, šķīrējtiesa nosaka tās jurisdikcijas robežas saskaņā ar šo nolīgumu un izstrādā savus procesuālos noteikumus. Pēc Puses pieprasījuma šķīrējtiesa, kad tā izveidota, var lūgt otru Pusi īstenot pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā šķīrējtiesas nolēmuma pieņemšanai. Pēc šķīrējtiesas norādījumiem vai jebkuras Puses pieprasījuma ne vēlāk kā 15 dienas pēc tam, kad šķīrējtiesa ir pilnībā izveidota, ir jāsasauc konference, lai šķīrējtiesa varētu noteikt precīzus izšķiramos jautājumus un konkrētās procedūras, kas jāievēro.

4. Ja nav panākta cita vienošanās vai ja šķīrējtiesa nenosaka citādi:

   a. Prasības pieteikums ir jāiesniedz 30 dienu laikā no brīža, kad šķīrējtiesa ir pilnībā izveidota, un aizstāvības pieteikums ir jāiesniedz 40 dienas pēc tam. Ikviena prasītāja atbilde ir jāiesniedz 15 dienu laikā no aizstāvības pieteikuma iesniegšanas dienas. Ikviena atbildētāja atbilde ir jāiesniedz 15 dienas pēc tam;

   b. šķīrējtiesa sasauc sēdi pēc jebkuras Puses pieprasījuma, vai arī tā var sasaukt sēdi pēc savas iniciatīvas 15 dienu laikā pēc pēdējās atbildes reģistrēšanas.

5. Šķīrējtiesa cenšas sniegt lēmumu rakstveidā 30 dienu laikā pēc sēdes beigām vai, ja sēde netiek sasaukta, 30 dienu laikā pēc tam, kad ir iesniegta pēdējā atbilde. Šķīrējtiesas vairākuma lēmums ir noteicošais.

6. Puses var iesniegt pieprasījumus par lēmuma skaidrojumiem 10 dienu laikā pēc tā pieņemšanas, un jebkādi skaidrojumi ir jāsniedz 15 dienu laikā no šāda pieprasījuma saņemšanas.

7. Ja šķīrējtiesa nosaka, ka nolīgums ticis pārkāpts un ka atbildīgā Puse šo pārkāpumu nav izlabojusi, kā arī nav panākta vienošanās ar otru Pusi par savstarpēji apmierinošu risinājumu 40 dienu laikā pēc paziņojuma par šķīrējtiesas lēmumu, otrā Puse var apturēt salīdzinošo ieguvumu piemērošanu, kas izriet no šā nolīguma, līdz brīdim, kad Puses ir panākušas vienošanos par strīda atrisināšanu. Nekas šajā punktā

neierobežo katras Puses tiesības veikt proporcionālus pasākumus saskaņā ar starptautiskajiem tiesību aktiem.

8. Šķīrējtiesas izdevumi, tostarp šķīrējtiesnešu izmaksas un izdevumi, ir vienādās daļās jāsedz abām Pusēm. Jebkādi izdevumi, kas radušies Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas Padomes priekšsēdētājam vai jebkuram šīs padomes priekšsēdētāja vietniekam saistībā ar šā panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstīto procedūru, uzskatāmi par šķīrējtiesas izdevumu daļu.

*19. pants*

Konkurence

1. Puses atzīst, ka konkurencei starp aviosabiedrībām transatlantiskajā tirgū ir liela nozīme šā nolīguma mērķu izpildes veicināšanā, un apliecina, ka tās piemēro savus attiecīgos konkurences režīmus, lai aizsargātu un atbalstītu vispārēju konkurenci, nevis atsevišķus konkurentus.

2. Puses atzīst, ka savu attiecīgo konkurences režīmu piemērošanā starptautiskajā aviācijā, kas ietekmē transatlantisko tirgu, var rasties atšķirības un ka aviosabiedrību konkurenci šajā tirgū ir iespējams stiprināt, mazinot šīs atšķirības.

3. Puses atzīst, ka sadarbība starp attiecīgajām to konkurences iestādēm kalpo konkurences veicināšanai tirgos un ka tai ir iespējas veicināt reglamentējošo noteikumu saskaņošanu un līdz minimumam samazināt atšķirības pieejā konkurences novērtējumiem, kas tiek veikti līgumiem starp pārvadātājiem. Tādējādi Puses turpina attīstīt šo sadarbību līdz iespējamai robežai, ņemot vērā iestāžu dažādo atbildību, kompetenci un procedūras, saskaņā ar 2. pielikumu.

4. Apvienoto komiteju reizi gadā informē par 2. pielikumā noteiktās sadarbības rezultātiem.

*20. pants*

Otrais pārrunu posms

Pusēm ir kopīgs mērķis turpināt atvērt pieeju tirgum un maksimāli palielināt ieguvumu patērētājiem, aviosabiedrībām, darbaspēkam un sabiedrībai abās Atlantijas okeāna pusēs. Lai šo procesu turpinātu, Puses izstrādā programmu, kurā ir iekļautas katras Puses galvenās intereses. Puses sāk pārrunas ne vēlāk kā 60 dienas pēc šā nolīguma pagaidu piemērošanas dienas ar mērķi ātri izstrādāt nākamo posmu.

*21. pants*

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Pagaidu piemērošanas periodā saskaņā ar šā nolīguma 24. pantu divpusējos nolīgumus, kas uzskaitīti 1. pielikuma 1. sadaļā, aptur, izņemot gadījumus, kas noteikti 1. pielikuma 2. sadaļā.

2. Šim nolīgumam stājoties spēkā saskaņā ar 25. pantu, ar šo nolīgumu aizstāj divpusējos nolīgumus, kas uzskaitīti 1. pielikuma 1. sadaļā, izņemot gadījumus, kas noteikti 1. pielikuma 2. sadaļā.

3. Ja Puses kļūst par daudzpusēja nolīguma pusēm vai apstiprina Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kurā risināti šajā nolīgumā ietvertie jautājumi, tās konsultējas ar Apvienoto komiteju, lai noteiktu, vai šis nolīgums ir jāpārskata, lai ņemtu vērā šādu notikumu attīstību.

*22. pants*

Izbeigšana

Jebkura Puse var jebkurā brīdī rakstveidā ar diplomātisko kanālu starpniecību otrai Pusei paziņot par tās lēmumu izbeigt šo nolīgumu. Šāds paziņojums vienlaicīgi jānosūta Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums par izbeigšanu, ja vien paziņojums netiek atsaukts, Pusēm par to vienojoties līdz šā laika posma beigām.

*23. pants*

Reģistrācija ICAO

Šis nolīgums un visi tā grozījumi ir jāreģistrē Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā (ICAO).

*24. pants*

Pagaidu piemērošana

Līdz spēkā stāšanās brīdim saskaņā ar 25. pantu:

1. Puses vienojas šo nolīgumu piemērot no [A].

2. Jebkura Puse var jebkurā brīdī rakstveidā ar diplomātisko kanālu starpniecību otrai Pusei paziņot par tās lēmumu turpmāk vairs nepiemērot šo nolīgumu. Tādā gadījumā nolīguma piemērošana beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums, ja vien paziņojums netiek atsaukts, Pusēm par to vienojoties līdz šā laika posma beigām.

*25. pants*

Spēkā stāšanās

Nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc pēdējās notas datuma diplomātisko notu apmaiņā starp Pusēm, apliecinot, ka ir pabeigtas visas nepieciešamās procedūras, lai šis nolīgums stātos spēkā. Šādas apmaiņas veikšanas nolūkā Amerikas Savienotās Valstis nosūta Eiropas

Kopienai diplomātisku notu Eiropas Kopienai un tās dalībvalstīm, un Eiropas Kopiena nosūta Amerikas Savienotajām Valstīm diplomātisku notu vai notas no Eiropas Kopienas un tās dalībvalstīm. Diplomātiskā nota vai notas no Eiropas Kopienas un tās dalībvalstīm ietver paziņojumu no katras dalībvalsts, kurā apliecināts, ka ir pabeigtas nepieciešamās procedūras, lai šis nolīgums stātos spēkā.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotas personas ir parakstījušas šo nolīgumu.

SAGATAVOTS [_____], 200__. gada [_____] divos eksemplāros angļu, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, igauņu, itāliešu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu un zviedru valodā. Pretrunu gadījumā jāņem vērā teksts angļu valodā.

AMERIKAS SAVIENOTO VALSTU VĀRDĀ

AUSTRIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

BEĻĢIJAS KARALISTES VĀRDĀ

KIPRAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

ČEHIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

DĀNIJAS KARALISTES VĀRDĀ

IGAUNIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

SOMIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

FRANCIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

VĀCIJAS FEDERATĪVĀS REPUBLIKAS VĀRDĀ

GRIEĶIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

UNGĀRIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

ĪRIJAS VĀRDĀ

ITĀLIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

LATVIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

LIETUVAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTES VĀRDĀ

MALTAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

NĪDERLANDES KARALISTES VĀRDĀ

POLIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

PORTUGĀLES REPUBLIKAS VĀRDĀ

SLOVĀKIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

SLOVĒNIJAS REPUBLIKAS VĀRDĀ

SPĀNIJAS KARALISTES VĀRDĀ

ZVIEDRIJAS KARALISTES VĀRDĀ

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀS KARALISTES VĀRDĀ

EIROPAS KOPIENAS VĀRDĀ

## 1. PIELIKUMS

1. sadaļa

Kā noteikts šā nolīguma 21. pantā, ar šo nolīgumu aptur vai aizstāj šādus divpusējus nolīgumus, kas noslēgti starp Amerikas Savienotajām Valstīm un dalībvalstīm.

a. Austrijas Republika – Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums, kas parakstīts Vīnē, 1989. gada 16. martā; grozījumi izdarīti 1995. gada 14. jūnijā.

b. Beļģijas Karaliste – Gaisa transporta nolīgums, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1980. gada 23. oktobrī; grozījumi izdarīti 1986. gada 22. septembrī un 12. novembrī; grozījumi izdarīti 1993. gada 5. novembrī un 1994. gada 12. janvārī.

(grozījumi pieņemti 1995. gada 5. septembrī (piemēro pagaidu kārtā))

c. Čehijas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Prāgā, 1996. gada 10. septembrī; grozījumi izdarīti 2001. gada 4. jūnijā un 2002. gada 14. februārī.

d. Dānijas Karaliste – Nolīgums attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1944. gada 16. decembrī; grozījumi izdarīti 1954. gada 6. augustā; grozījumi izdarīti 1995. gada 16. jūnijā.

e. Somijas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Helsinkos, 1949. gada 29. martā; ar to saistītais protokols, kas parakstīts 1980. gada 12. maijā; nolīgums, ar kuru groza 1949. gada nolīgumu un 1980. gada protokolu un kas noslēgts 1995. gada 9. jūnijā.

f. Francijas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā, 1998. gada 18. jūnijā; grozījumi izdarīti 2000. gada 10. oktobrī; grozījumi izdarīti 2002. gada 22. janvārī.

g. Vācijas Federatīvā Republika – Gaisa transporta nolīgums un notu apmaiņa, kas parakstīti Vašingtonā, 1955. gada 7. jūlijā; grozījumi izdarīti 1989. gada 25. aprīlī.

(ar to saistītais protokols, kas noslēgts 1978. gada 1. novembrī; ar to saistītais nolīgums, kas noslēgts 1994. gada 24. maijā; protokols, ar kuru groza 1955. gada nolīgumu un kas noslēgts 1996. gada 23. maijā; nolīgums, ar kuru groza 1996. gada protokolu un kas noslēgts 2000. gada 10. oktobrī (visus piemēro pagaidu kārtā))

h. Grieķijas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Atēnās, 1991. gada 31. jūlijā; pagarināts līdz 2006. gada 31. jūlijam ar notu apmaiņu 2005. gada 19. un 25. jūlijā.

i. Ungārijas Republika – Gaisa transporta nolīgums un saprašanās memorands, kas parakstīti Budapeštā, 1989. gada 12. jūlijā; pagarināts līdz 2006. gada 12. jūlijam ar notu apmaiņu 2005. gada 12. jūlijā un 7. novembrī.

j. Īrija – Nolīgums attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1945. gada 3. februārī; grozījumi izdarīti 1988. gada 25. janvārī un 1989. gada 29. septembrī; grozījumi izdarīti 1990. gada 25. jūlijā un 6. septembrī.

(apspriešanās memorands, kas parakstīts Vašingtonā, 1993. gada 28. oktobrī (piemēro pagaidu kārtā))

k. Itālijas Republika – Gaisa transporta nolīgums ar memorandu un notu apmaiņu, kas parakstīts Romā, 1970. gada 22. jūnijā; grozījumi izdarīti 1988. gada 25. oktobrī; ar to saistītais saprašanās memorands, kas parakstīts 1990. gada 27. septembrī; 1970. gada nolīguma un 1990. gada saprašanās memoranda grozījumi, kas izdarīti 1991. gada 22. novembrī un 23. decembrī; 1970. gada nolīguma un 1990. gada saprašanās memoranda grozījumi, kas izdarīti 1997. gada 30. maijā un 21. oktobrī; nolīgums, ar kuru papildina 1970. gada nolīgumu un kas noslēgts 1998. gada 30. decembrī un 1999. gada 2. februārī.

(protokols, ar kuru groza 1970. gada nolīgumu un kas noslēgts 1999. gada 6. decembrī (piemēro pagaidu kārtā))

l. Luksemburgas Lielhercogiste – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Luksemburgā, 1986. gada 19. augustā; grozījumi izdarīti 1995. gada 6. jūnijā; grozījumi izdarīti 1998. gada 13. un 21. jūlijā.

m. Maltas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā, 2000. gada 12. oktobrī.

n. Nīderlandes Karaliste – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Vašingtonā, 1957. gada 3. aprīlī; protokols, ar kuru groza 1957. gada nolīgumu un kas noslēgts 1978. gada 31. martā; 1978. gada protokola grozījumi, kas izdarīti 1986. gada 11. jūnijā; 1957. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1987. gada 13. oktobrī un 22. decembrī; 1957. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1992. gada 29. janvārī un 13. martā; 1957. gada nolīguma un 1978. gada protokola grozījumi, kas izdarīti 1992. gada 14. oktobrī.

o. Polijas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Varšavā, 2001. gada 16. jūnijā.

p. Portugāles Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Lisabonā, 2000. gada 30. maijā.

q. Slovākijas Republika – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Bratislavā, 2001. gada 22. janvārī.

r. Spānijas Karaliste – Gaisa transporta nolīgums, kas parakstīts Madridē, 1973. gada 20. februārī; ar to saistītais 1987. gada 20. februāra, 31. marta un 7. aprīļa nolīgums; 1973. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1989. gada 31. maijā; 1973. gada nolīguma grozījumi, kas izdarīti 1991. gada 27. novembrī.

s. Zviedrijas Karaliste – Nolīgums attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas stājās spēkā ar notu apmaiņu Vašingtonā, 1944. gada 16. decembrī;

grozījumi izdarīti 1954. gada 6. augustā; grozījumi izdarīti 1995. gada 16. jūnijā.

t. Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste – Nolīgums attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem un vēstuļu apmaiņa, kas parakstīti Bermudā, 1977. gada 23. jūlijā; nolīgums attiecībā uz Ziemeļatlantijas gaisa satiksmes tarifiem, kas noslēgts 1978. gada 17. martā; nolīgums, ar kuru groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1978. gada 25. aprīlī; nolīgums, ar kuru groza un paplašina 1978. gada nolīgumu attiecībā uz Ziemeļatlantijas gaisa satiksmes tarifiem un kas noslēgts 1978. gada 2. un 9. novembrī; nolīgums, ar kuru groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1980. gada 4. decembrī; nolīgums, ar kuru groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1985. gada 20. februārī; nolīgums, ar kuru groza 1977. gada nolīguma 7. pantu, 2. pielikumu un 5. pielikumu un kas noslēgts 1989. gada 25. maijā; 1994. gada 11. martā noslēgtais nolīgums par 1977. gada nolīguma grozījumiem, par ASV un AK tiesvedības izbeigšanu šķīrējtiesā par Hītrovas lidostas lietotāju maksājumiem un par Apvienotās Karalistes šķīrējtiesas prasības, kas tika iesniegta ar 1993. gada 13. oktobra vēstniecības notu Nr. 87, pārtraukšanu, un par to jautājumu izšķiršanu, kuru dēļ tika uzsākta šī tiesvedība; nolīgums, ar kuru groza 1977. gada nolīgumu un kas noslēgts 1997. gada 27. martā.

(1986. gada 11. septembra apspriešanās memorandā ietvertās vienošanās, kuras piemēro pagaidu kārtā; 1990. gada 27. jūlija vēstuļu apmaiņā ietvertās vienošanās; 1991. gada 11. marta apspriešanās memorandā ietvertās vienošanās; 1994. gada 6. oktobra vēstuļu apmaiņā ietvertās vienošanās; 1995. gada 5. jūnija apspriešanās memorandā ietvertās vienošanās; 2000. gada 31. marta un 3. aprīļa vēstuļu apmaiņā ietvertās vienošanās (visas piemēro pagaidu kārtā))

2. sadaļa

Atkāpjoties no šā pielikuma 1. sadaļas, apgabalos, kas nav ietverti šā nolīguma 1. panta „teritorijas" definīcijā, turpina piemērot nolīgumus, kas minēti šīs sadaļas d) (Dānija un ASV), f) (Francija un ASV) un t) (Apvienotā Karaliste un ASV) apakšpunktā, atbilstīgi tajos ietvertajiem nosacījumiem.

3. sadaļa

Atkāpjoties no šā nolīguma 3. panta, ASV aviosabiedrībām nav piešķirtas tiesības sniegt vienīgi kravas pārvadājumu pakalpojumus, kas nav daļa no pakalpojuma, kurā tiek apkalpotas Amerikas Savienotās Valstis, uz vai no punktiem dalībvalstīs, izņemot uz vai no punktiem Čehijas Republikā, Francijas Republikā, Vācijas Federatīvajā Republikā, Luksemburgas Lielhercogistē, Maltas Republikā, Polijas Republikā, Portugāles Republikā un Slovākijas Republikā.

4. sadaļa

Atkāpjoties no jebkādiem citiem šā nolīguma nosacījumiem, šo sadaļu piemēro kombinētajiem regulāras gaisa satiksmes pakalpojumiem un čarterlidojumiem starp Īriju un ASV, un tā ir spēkā no 2006./2007. gada IATA ziemas sezonas sākuma līdz 2007./2008. gada IATA ziemas sezonas beigām.

a. i) Katra ASV un Kopienas aviosabiedrība var veikt 3 tiešos lidojumus starp ASV un Dublinu par katru tiešo lidojumu, ko šī aviosabiedrība veic starp ASV un Šenonu. Šis pilnvarojums attiecībā uz tiešajiem Dublinas lidojumiem ir balstīts uz vidējo operāciju skaitu visā trīs sezonu pārejas periodā. Lidojumu uzskata par tiešo Dublinas lidojumu vai tiešo Šenonas lidojumu atkarībā no pirmā nolaišanās punkta vai pēdējā izlidošanas punkta Īrijā.

ii) ii) Prasību apkalpot Šenonu, kas ietverta šīs sadaļas a) apakšpunkta i) daļā, atceļ, ja jebkura aviosabiedrība ievieš kombinētus regulāras gaisa satiksmes pakalpojumus vai čarterlidojumus starp Dublinu un ASV jebkurā virzienā, neveicot vismaz vienu tiešo lidojumu uz Šenonu par katriem trim tiešajiem lidojumiem uz Dublinu vidēji visā pārejas posmā.

b. Pakalpojumos starp ASV un Īriju Kopienas aviosabiedrības var apkalpot tikai Bostonu, Ņujorku, Čikāgu, Losandželosu un 3 papildu punktus ASV, par ko ASV ir jāpaziņo, izdarot izvēli vai izmaiņas. Šos pakalpojumus var sniegt, izmantojot starppunktus citās dalībvalstīs vai trešās valstīs.

c. Sadarbības lidojumi starp Īriju un ASV ir atļauti tikai caur citiem punktiem Eiropas Kopienā. Citi līgumi par sadarbības lidojumiem tiks izskatīti pēc savstarpējas tiesību atzīšanas un savstarpības principa.

## 2. PIELIKUMS

**Par**

**sadarbību konkurences jautājumos gaisa satiksmes nozarē**

*1. pants*

Sadarbību, kā noteikts šajā pielikumā, īsteno Amerikas Savienoto Valstu Transporta departaments un Eiropas Kopienu Komisija (turpmāk tekstā „Dalībnieki") atbilstīgi to attiecīgajām funkcijām konkurences jautājumu risināšanā gaisa satiksmes nozarē, kur iesaistītas ASV un Eiropas Kopiena.

*2. pants*

Mērķis

Šīs sadarbības mērķis ir:

1. stiprināt savstarpējo sapratni par Dalībnieku tiesību aktu, procedūru un prakses piemērošanu atbilstīgi saviem konkurences režīmiem, lai veicinātu konkurenci gaisa satiksmes nozarē;

2. veicināt sapratni starp Dalībniekiem par gaisa satiksmes nozares attīstības ietekmi uz konkurenci starptautiskajā aviācijas tirgū un

3. samazināt konfliktu iespējas, Dalībniekiem piemērojot savus konkurences režīmus attiecībā uz līgumiem un cita veida vienošanos par sadarbību, kas ietekmē transatlantisko tirgu;

4. veicināt saskaņotas regulējošās pieejas izmantošanu attiecībā uz līgumiem un cita veida vienošanos par sadarbību, veidojot labāku izpratni par metodoloģiju, analītiskajiem paņēmieniem, tostarp attiecīgā(-o) tirgus(-u) noteikšanu un konkurences ietekmes analīzi, kā arī tiesiskajiem līdzekļiem, ko Dalībnieki attiecīgi izmanto savos neatkarīgi veiktajos konkurences pārskatos.

*3. pants*

Definīcijas

Šajā pielikumā termins „konkurences režīms" nozīmē tiesību aktus, procedūras un praksi, kas regulē to, kā Dalībnieki īsteno savas funkcijas starptautiskajā tirgū starp aviosabiedrībām noslēgto līgumu un citu vienošanos par sadarbību pārskatīšanā. Attiecībā uz Eiropas Kopienu tas ietver, bet ne tikai, Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 81., 82. un 85. pantu un to īstenošanas noteikumus saskaņā ar minēto līgumu, kā arī jebkādus to grozījumus. Attiecībā uz ASV Transporta departamentu tas ietver, bet ne tikai, ASV Kodeksa 49. nodaļas 41308., 41309. un 41720. sadaļu, kā arī to īstenošanas noteikumus un tiesu precedentus saskaņā ar minēto kodeksu.

*4. pants*

Sadarbības jomas

Atkarībā no 5. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 1. punkta b) apakšpunkta noteikumiem sadarbība starp Dalībniekiem ietver turpmāk izklāstīto.

(1) Dalībnieku pārstāvju sanāksmes, kurās piedalās speciālisti konkurences jautājumos un kuras pamatā notiek reizi pusgadā, lai pārrunātu attīstību gaisa satiksmes nozarē, kopējas intereses konkurences politikas jautājumus un analītisko pieeju konkurences tiesību aktu piemērošanai starptautiskajā aviācijā, jo īpaši transatlantiskajā tirgū. Augstākminētās pārrunas var izveidot labāku izpratni par Dalībnieku attiecīgo pieeju konkurences jautājumu risināšanai, tostarp par kopīgajām iezīmēm, un lielāku šo pieeju saskaņotību, jo īpaši saistībā ar līgumiem starp pārvadātājiem.

(2) Konsultācijas starp Dalībniekiem jebkurā laikā, savstarpēji vienojoties vai pēc jebkura Dalībnieka pieprasījuma, lai pārrunātu jebkuru ar šo pielikumu saistītu jautājumu, tostarp konkrētus gadījumus.

(3) Katrs Dalībnieks pēc saviem ieskatiem var uzaicināt citu valdības iestāžu pārstāvjus piedalīties sanāksmēs vai konsultācijās, kas notiek saskaņā ar augstākminēto 1. vai 2. punktu.

(4) Savlaicīgi paziņojumi par turpmāk minētajiem procesiem vai jautājumiem, kuri pēc ziņojošā Dalībnieka domām var radīt nopietnus šķēršļus otra Dalībnieka konkurences interesēm:

a. attiecībā uz ASV Transporta departamentu i) pieteikumu izskatīšanas process, lai apstiprinātu līgumus un citas vienošanās par sadarbību starp aviosabiedrībām, kas iesaistītas starptautiskajā gaisa satiksmē, jo īpaši saistībā ar pretmonopola jautājumiem, kuros iesaistītas aviosabiedrības, kas darbojas saskaņā ar ASV un Eiropas Kopienas tiesību aktiem, un ii) kopuzņēmuma līguma saņemšana ASV Transporta departamentā saskaņā ar ASV Kodeksa 49. nodaļas 41720. sadaļu, un

b. attiecībā uz Eiropas Kopienu Komisiju: i) līgumu un citu vienošanos par sadarbību starp aviosabiedrībām, kas iesaistītas starptautiskajā gaisa satiksmē, izskatīšanas process, jo īpaši alianses līgumu un citu sadarbības līgumu izskatīšana, kuros iesaistītas aviosabiedrības, kas darbojas saskaņā ar ASV un Eiropas Kopienas tiesību aktiem, un ii) izskatīšanas process saistībā ar individuālajiem vai grupālajiem atbrīvojumiem no Eiropas Savienības konkurences tiesību aktiem.

(5) Paziņojumi par Dalībnieka reģistrētās informācijas un datu pieejamību elektroniskā vai citā formātā un jebkuriem nosacījumiem attiecībā uz šo pieejamību, kam pēc Dalībnieka domām var būt ievērojama ietekme uz otra Dalībnieka konkurences interesēm, un

(6) Paziņojumi par citām darbībām, kas saistītas ar gaisa satiksmes konkurences politiku, pēc ziņojošā Dalībnieka ieskatiem.

*5. pants*

Informācijas izmantošana un izpaušana

(1) Atkāpjoties no citiem šā pielikuma nosacījumiem, nevienam no Dalībniekiem nav jāsniedz informācija otram Dalībniekam, ja informācijas izpaušana to pieprasījušajam Dalībniekam:

a. ar tiesību aktu, normatīvo aktu vai prakses starpniecību ir aizliegta tam Dalībniekam, kura rīcībā ir šī informācija, vai

b. būtu nesavietojama ar svarīgām tā Dalībnieka interesēm, kura rīcībā ir šī informācija.

(2) Katrs Dalībnieks pēc iespējas saglabā jebkuras saskaņā ar šo pielikumu otra Dalībnieka sniegtās informācijas konfidencialitāti un pretojas jebkurai prasībai izpaust šo informāciju trešai pusei, kurai informāciju sniegušais Dalībnieks nav atļāvis saņemt šo informāciju. Katrs Dalībnieks cenšas paziņot otram Dalībniekam par visiem gadījumiem, kad var tikt pieprasīts publiskā procesā izpaust jebkuru informāciju, ar kuru ierosināts apmainīties pārrunu laikā vai jebkādā citā veidā.

(3) Ja atbilstīgi šim pielikumam Dalībnieks sniedz informāciju konfidenciālā veidā otram Dalībniekam 2. pantā paredzētajam nolūkam, šo informāciju saņēmušais Dalībnieks to var izmantot tikai šim nolūkam.

*6. pants*

Īstenošana

(1) Katrs Dalībnieks ieceļ pārstāvi, kurš ir atbildīgs par šajā pielikumā noteikto darbību koordinēšanu.

(2) Šo pielikumu un visas darbības, ko Dalībnieks veic saskaņā ar to, ir

a. paredzēts īstenot tikai tādā apmērā, kas saskan ar visiem tiesību aktiem, noteikumiem un praksi, kas piemērojami attiecībā uz šo Dalībnieku, un

b. paredzēts īstenot, neierobežojot nolīgumu starp Eiropas Kopienām un Amerikas Savienoto Valstu valdību par to konkurences tiesību aktu piemērošanu attiecībā.