KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 21.4.2006
KOM(2006) 169 v konečnom znení

2006/0058 (CNS)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY A PREDSTAVITEĽOV VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV EURÓPSKEJ ÚNIE, KTORÍ SA ZIŠLI V RÁMCI ZASADNUTIA RADY

o podpise a predbežnom uplatňovaní Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, na jednej strane, a Spojenými štátmi americkými na strane druhej

Návrh

ROZHODNUTIE RADY A PREDSTAVITEĽOV VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV EURÓPSKEJ ÚNIE, KTORÍ SA ZIŠLI V RÁMCI ZASADNUTIA RADY

o uzavretí Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej

(predložené Komisiou)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) SÚVISLOSTI NÁVRHU

- **Dôvody a ciele návrhu**

Dohoda o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej bola dojednaná na základe mandátu, ktorý Rada prijala v júni 2003. Letecké služby medzi EÚ a USA fungujú v súčasnosti na základe bilaterálnych dohôd medzi jednotlivými členskými štátmi a USA. Tieto bilaterálne dohody obsahujú ustanovenia, o ktorých Európsky súdny dvor v novembri 2002 rozhodol, že sú nezlučiteľné s právnymi predpismi Spoločenstva, a preto je nevyhnutné zriadiť pre letecké služby EÚ/USA právny rámec na úrovni Spoločenstva. Táto dohoda predstavuje komplexnú dohodu prvého stupňa a obsahuje záväzok obidvoch strán začať v rámci definovaného harmonogramu rokovania druhého stupňa. Splnila by právne požiadavky Spoločenstva a znamenala by podstatný hospodársky prínos pre transatlantických cestujúcich leteckou dopravou a prepravné spoločnosti**.**

- **Všeobecný kontext**

V mandáte na rokovanie je stanovený cieľ zriadiť otvorený vzdušný priestor (OVP) medzi EÚ a USA. To by vytvorilo jednotný trh pre leteckú dopravu medzi EÚ a USA, na ktorom by investície tiekli slobodne a na ktorom európske letecké spoločnosti a spoločnosti USA by mohli poskytovať letecké služby bez obmedzenia vrátane domácich trhov obidvoch zmluvných strán. Úplné dosiahnutie mandátu by si vyžadovalo značné zmeny vo vnútroštátnych právnych predpisoch v Spojených štátoch najmä na odstránenie existujúcich právnych obmedzení pri zahraničnom vlastníctve, kontroly leteckých spoločností USA a kabotáže. Tieto otázky v Spojených štátoch sú stále politicky veľmi citlivé. Z tohto dôvodu sa explicitne uznáva v mandáte možnosť implementácie dohody po stupňoch, aj keď si to vyžaduje, aby tu boli mechanizmy na zabezpečenie prechodu do nasledujúcich stupňov.

EÚ počas rokovaní akceptovala, že kabotáž nie je možné zahrnúť do dohody prvého stupňa, ale Spojeným štátom vysvetlila, že dohoda prvého stupňa bude pre EÚ prijateľná, len ak dôjde k významnému pokroku pri odstraňovaní obmedzení vlastníctva a kontroly leteckých spoločností USA. Ministerstvo dopravy USA vydalo 2. novembra 2005 „Oznámenie o navrhovanej tvorbe predpisov“, v ktorom by bola nová interpretácia zákonnej požiadavky na letecké spoločnosti USA, aby boli pod „skutočnou kontrolou“ občanov USA, aby sa rozšírili príležitosti pre zahraničných občanov na investovanie a účasť na riadení leteckých spoločností USA.

Na základe smerníc na rokovanie v súvislosti s mandátom na konečnom rokovacom kole 18. novembra 2005 Komisia finalizovala znenie dohody so Spojenými štátmi americkými. Pri finalizovaní znenia dohody EÚ uviedla, že pri rozhodovaní, či pokračovať s dohodou, Európske spoločenstvo a jeho členské štáty zvážia výsledky procesu oznámenia týkajúceho sa o navrhovanej tvorení predpisov tak, ako je to vyjadrené vo finálnom predpise. Prijatie rozhodnutia Radou bude preto podliehať predchádzajúcemu schváleniu finálneho predpisu Ministerstvom dopravy USA, ktoré vyhodnotí Rada a bude to znamenať jasné, významné a veľké zmeny politiky

Spojených štátov v tejto oblasti. Ak sa predpis ministerstva dopravy uverejní včas a ak bude hodnotenie Rady pozitívne, predpokladá sa, že podpísanie dohody sa uskutoční v prvej polovici roku 2006.

- **Existujúce ustanovenia týkajúce sa návrhu**

Ustanoveniami tejto dohody sa nahrádza 20 existujúcich bilaterálnych dohôd o leteckých službách medzi členskými štátmi a Spojenými štátmi.

- **Súlad s inými politikami a cieľmi Únie**

Uzavretie dohody o leteckej doprave so Spojenými štátmi má pre EÚ dlhotrvajúcu prioritu a je kľúčovým prvkom rozvoja medzinárodnej leteckej politiky Spojených štátov tak, ako to je uvedené v oznámení Komisie KOM(2005) 79, konečné znenie „Rozvoji vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva“. Zosúladením existujúcich bilaterálnych dohôd o leteckých službách s právnymi predpismi Spoločenstva dohoda podporí základný cieľ zahraničnej politiky Spoločenstva v oblasti letectva.

2) KONZULTÁCIE SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A HODNOTENIE VPLYVU

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Metódy konzultácie, hlavné oslovené sektory a všeobecný profil respondentov

Počas procesu rokovaní mala Komisia rozsiahle konzultácie s účastníkmi najmä prostredníctvom pravidelných stretnutí poradného fóra, v ktorom boli zástupcovia leteckých dopravcov, letísk a organizácií práce.

Zhrnutie stanovísk a ich zohľadnenie

S poradným fórom sa uskutočnilo viac než 10 stretnutí, počas ktorých sa podrobne prerokovali všetky prvky rokovaní. Pri príprave rokovacej pozície Spoločenstva sa všetky pripomienky od účastníkov náležite zohľadnili.

- **Zhromažďovanie a využívanie odborných poznatkov**

Externé odborné poznatky neboli potrebné.

- **Hodnotenie vplyvu**

Dohoda predstavuje prvý významný krok ku konečnému cieľu zriadiť otvoreného vzdušného priestoru medzi EÚ a USA. V správe, ktorú v roku 2002 vyhotovili pre Komisiu americkí poradcovia, the Brattle Group, sa odhaduje, že otvoreným vzdušným priestorom sa získa viac než 17 miliónov cestujúcich za rok naviac, prínos pre spotrebiteľa bude minimálne 5 miliárd eur za rok a zvýši sa zamestnanosť na obidvoch stranách Atlantického oceánu.

Dohodou sa zriaďuje spoločný výbor, ktorý bude zodpovedný za kontrolu implementácie dohody a jej účinky.

3) PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- **Zhrnutie navrhovaných opatrení**

Dohoda predstavuje komplexnú dohodu prvého stupňa, ktorou sa nahradia existujúce bilaterálne dohody uzavreté medzi členskými štátmi a Spojenými štátmi. Dohodou sa odstránia všetky existujúce obmedzenia práv leteckých dopravcov Spoločenstva a Spojených štátov, ktoré platia medzi letiskami Európskeho spoločenstva a bodmi v Spojených štátoch. Z tohto hľadiska sa dohodou odstránia prekážky leteckých dopravcov Spoločenstva pri využívaní výhody práva usadiť sa v rámci Spoločenstva vrátane práva nediskriminačného prístupu na trh vo vzťahu k poskytovaniu leteckých služieb do Spojených štátov a zo Spojených štátov, ktoré boli určené v rozsudkoch Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veciach C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 a C-476/98.

- **Právny základ**

Článok 80 ods. 2, v spojení s prvou vetou prvého pododseku článku 300 ods. 2 a prvým pododsekom článku 300 ods. 3.

- **Zásada subsidiarity**

Uplatňuje sa zásada subsidiarity, keďže návrh nepatrí do výlučnej právomoci Spoločenstva.

Členské štáty nemôžu dostatočne dosiahnuť ciele tohto návrhu z tohto (týchto) dôvodu(-ov).

Dohodou sa ustanovujú nové opatrenia na úrovni Spoločenstva, ktorými sa spravuje poskytovanie transatlantických leteckých služieb, ktoré nahradia existujúce opatrenia, ktoré uzavreli jednotlivé členské štáty. Dohodou sa pre všetkých leteckých dopravcov Spoločenstva súčasne vytvárajú jednotné podmienky na prístup na trh a ustanovujú sa nové opatrenia regulačnej spolupráce medzi Európskym spoločenstvom a Spojenými štátmi v oblastiach, ktoré sú dôležité pre bezpečné a efektívne fungovanie transatlantických leteckých služieb. Dôjde najmä k posilneniu spolupráce v otázkach týkajúcich sa ochrany a bezpečnosti letectva. Ustanovia sa tiež nové opatrenia v oblasti spolupráce medzi orgánmi pre hospodársku súťaž na každej strane týkajúcimi sa uplatňovania príslušných režimov hospodárskej súťaže v medzinárodnej leteckej doprave, ktorá má vplyv na transatlantický trh. Tieto ustanovenia možno dosiahnuť len na úrovni Spoločenstva, pretože zahŕňajú množstvo oblastí, v ktorých má Spoločenstvo výlučnú právomoc.

Akcie Spoločenstva budú úspešnejšie pri dosahovaní cieľov návrhu z tohto (týchto) dôvodu(-ov).

Dohoda umožňuje súčasné rozšírenie podmienok na 25 členských štátov uplatnením rovnakých predpisov bez rozdielu a predstavuje prínos pre všetkých leteckých dopravcov bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť. Títo dopravcovia môžu teraz organizovať slobodne lety z ktoréhokoľvek bodu v Európskej únii na ktorékoľvek letisko v Spojených štátoch.

Odstránenie všetkých obmedzení prístupu na trh medzi EÚ a Spojenými štátmi nepritiahne len nových účastníkov na trh a nevytvorí len príležitosti na lietanie na letiská s nedostatočným počtom letov, ale uľahčí tiež konsolidáciu medzi leteckými dopravcami Spoločenstva.

Touto dohodou sa pre všetkých leteckých dopravcov Spoločenstva zabezpečí prístup k obchodným príležitostiam, ako je napr. poskytnutie lietadla s posádkou leteckým dopravcom Spojených štátov, čo žiaden zmluvný štát nemohol individuálnym rokovaním zabezpečiť. Jedným z hlavných cieľov tohto mandátu je vytvorenie rovnakých podmienok medzi leteckými dopravcami EÚ a Spojených štátov a to si vyžaduje silnú regulačnú spoluprácu, čo možno zabezpečiť len na úrovni Spoločenstva.

Z tohto dôvodu je návrh v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

Zriadi sa spoločný výbor na prerokovanie vecí týkajúcich sa implementácie tejto dohody. Spoločný výbor bude podporovať výmenu nových právnych alebo regulačných iniciatív na úrovni expertov alebo nový právny, alebo regulačný vývoj a zváži potencionálne oblasti ďalšieho rozvoja tejto dohody. Spoločný výbor sa bude skladať zo zástupcov Komisie a členských štátov.

Členské štáty budú okrem toho pokračovať v plnení tradičných administratívnych úloh, ktoré uskutočňujú v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou, ale podľa spoločných jednotne uplatňovaných predpisov.

- **Výber nástrojov**

Navrhované nástroje: iné

Iné prostriedky by neboli primerané z týchto dôvodov:

Zahraničné letecké vzťahy možno realizovať len na základe medzinárodných dohôd.

4) VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Spoločenstva.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY A PREDSTAVITEĽOV VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV EURÓPSKEJ ÚNIE, KTORÍ SA ZIŠLI V RÁMCI ZASADNUTIA RADY

o podpise a predbežnom uplatňovaní Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, na jednej strane, a Spojenými štátmi americkými na strane druhej

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE A PREDSTAVITELIA VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV, KTORÍ SA ZIŠLI V RÁMCI ZASADNUTIA RADY,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2 v spojení s prvou vetou prvého pododseku článku 300 ods. 2,

keďže:

(1) Komisia v mene Spoločenstva a členských štátov dojednala Dohodu o leteckej doprave so Spojenými štátmi americkými (ďalej len „dohoda“).

(2) Táto dohoda bola parafovaná .....

(3) Túto dohodu by mali podpísať a predbežne uplatňovať Spoločenstvo a členské štáty s výhradou jej možného neskoršieho uzavretia.

(4) Na to, aby letecká spoločnosť získala licenciu ako dopravca USA, sa v súčasnosti podľa štatutárneho práva Spojených štátov okrem iných vecí vyžaduje, že musí byť pod „skutočnou kontrolou“ občanov USA. Túto požiadavku interpretovalo Ministerstvo dopravy Spojených štátov vo vyhlásení o všeobecnej politike, ktoré je uvedené v časti 399.88 hlavy 14 Zbierky federálnych predpisov - Code of Federal Regulations (ďalej len “CFR 14 časť 399.88”).

(5) Dohoda vychádza z predpokladu, že Spojené štáty uplatňujú požiadavku zákonnej „skutočnej kontroly“, ktorú oznámilo Ministerstvo dopravy v CFR 14 časť 399.88 spôsobom, ktorý umožňuje príslušníkom členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov, uplatniť zodpovedajúci stupeň vplyvu nad obchodnými operáciami tejto leteckej spoločnosti. Preto ak letecké úrady alebo súdy Spojených štátov nebudú interpretovať alebo uplatňovať CF 14 399.88 takýmto spôsobom alebo ak sa toto ustanovenie zmení a doplní, zruší, stiahne alebo vyhlási za neplatné, okrem prípadov, ak sa nahradí iným ustanovením, ktoré umožní rovnaké priaznivé zaobchádzanie s investormi Spoločenstva, Spoločenstvo a členské štáty prestanú predbežne uplatňovať túto dohodu.

(6) Je potrebné stanoviť procedurálny postup na rozhodovanie, ak to bude potrebné, ako zastaviť predbežné uplatňovanie tejto dohody. Je tiež potrebné ustanoviť vhodný procedurálny postup na účasť Spoločenstva a členských štátov v spoločnom výbore zriadenom podľa článku 17 dohody a na rozhodcovskom konaní ustanovenom

v článku 18 dohody, ako aj na implementáciu určitých ustanovení dohody týkajúcich sa zabezpečenia ochrany, bezpečnosti, obchodných práv a vládnej podpory,

ROZHODLI TAKTO:

Článok 1 (Podpis)

S výhradou neskoršieho následného uzavretia sa predseda Rady týmto poveruje určiť osobu splnomocnenú podpísať v mene Spoločenstva Dohodu o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, na jednej strane, a Spojenými štátmi americkými, na strane druhej. Znenie dohody je pripojené k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2 (Predbežné uplatňovanie)

1. Do nadobudnutia platnosti Dohody Spoločenstvo a členské štáty ju uplatňujú predbežne od […].

2. Jednomyseľne na návrh Komisie prijme Rada v mene Spoločenstva a členských štátov rozhodnutie o pozastavení predbežného uplatňovania dohody a oznámenie o tejto skutočnosti Spojeným štátom v súlade s článkom 24 ods. 2 tejto dohody a rozhodnutie o stiahnutí tohto oznámenia.

3. Ak Rada v súlade s postupom ustanoveným v odseku 2 zistí, že

   a) letecké úrady alebo súdy Spojených štátov interpretujú alebo uplatňujú CFR 14 časť 399.88 alebo akékoľvek následné ustanovenie spôsobom, ktorý neumožňuje príslušníkom členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov, uplatniť zodpovedajúci stupeň vplyvu nad obchodnými operáciami tejto leteckej spoločnosti s výnimkou záležitostí týkajúcich sa zabezpečenia ochrany, bezpečnosti a záväzkov civilného rezervného letového parku; alebo

   b) CFR 14 časť 399.88 alebo ktorékoľvek následné ustanovenie sú zmenené a doplnené spôsobom, ktorý poskytuje menej priaznivé zaobchádzanie ako CFR 14 časť 399.88 so štátnymi príslušníkmi členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov; alebo

   c) sa CFR 14 časť 399.88 alebo ktorékoľvek následné ustanovenie zruší, stiahne alebo vyhlási za neplatné, okrem prípadov, ak sa nahradí iným ustanovením spôsobom, ktorý poskytuje rovnako priaznivé zaobchádzanie ako CFR 14 časť 399.88 so štátnymi príslušníkmi členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov;

predloží oznámenie ustanovené v článku 24 ods. 2 tejto dohody.

Článok 3 (Spoločný výbor)

1. Spoločenstvo a členské štáty zastupuje v spoločnom výbore zriadenom podľa článku 17 dohody Komisia, ktorej pomáhajú predstavitelia členských štátov.

2. Pozíciu, ktorú má prijať Spoločenstvo a jeho členské štáty v rámci spoločného výboru, pokiaľ ide o záležitosti, na ktoré sa vzťahujú články 17 alebo 19 dohody, alebo záležitosti, u ktorých sa nevyžaduje prijatie rozhodnutia s právnym účinkom, stanoví Komisia. Vo všetkých ostatných prípadoch prijme pozíciu Spoločenstva a jeho členských štátov Rada kvalifikovanou väčšinou na návrh Komisie.

Článok 4 (Rozhodcovské konanie)

1. V arbitrážnom konaní zastupuje Komisia Spoločenstvo a členské štáty podľa článku 18 dohody.

2. Rozhodnutie o pozastavení uplatňovania výhod podľa článku 18 ods. 7 dohody prijíma Rada na návrh Komisie. Rada rozhoduje kvalifikovanou väčšinou.

3. O akejkoľvek náležitej akcii, ktorá sa má prijať podľa článku 18 tejto dohody rozhoduje Komisia za pomoci špeciálneho výboru predstaviteľov členských štátov, ktorých určí Rada.

Článok 5 (Obchodné práva)

1. Členské štáty informujú Komisiu v predstihu o každom rozhodnutí, ktoré plánujú prijať podľa článkov 4 a 5 dohody.

2. Ak Komisia kedykoľvek zistí, že rozhodnutie, ktoré prijal členský štát alebo ktoré plánuje prijať podľa článkov 4 alebo 5 dohody, je nezlučiteľné s dohodou, požiada členský štát o rozhodnutie, aby podnikol primerané kroky a zosúladil rozhodnutie s dohodou. Komisia o tomto rozhodnutí informuje Radu a ostatné členské štáty. Ktorýkoľvek členský štát môže toto rozhodnutie Komisie predložiť Rade do 10 pracovných dní od jeho oznámenia. Rada môže prijať iné rozhodnutie do jedného mesiaca od predloženia rozhodnutia. Rada rozhodne kvalifikovanou väčšinou.

Článok 6 (Bezpečnosť)

Členské štáty informujú Komisiu bezodkladne o žiadostiach alebo oznámeniach, ktoré podali alebo prijali podľa článku 7 dohody.

Článok 7 (Zabezpečenie ochrany)

Členské štáty informujú Komisiu bezodkladne o žiadostiach alebo oznámeniach, ktoré podali alebo prijali podľa článku 8 dohody.

Článok 8 (Štátne dotácie a podpora)

1. Ak podľa názoru členského štátu dotácia alebo podpora, ktorá sa plánuje alebo ktorú poskytli orgány štátnej správy na území Spojených štátov bude mať nepriaznivý účinok na hospodársku súťaž uvedenú v článku 13 ods. 2 dohody, môže na túto

skutočnosť upozorniť Komisiu, ktorá sa môže na tento subjekt obrátiť alebo môže požiadať spoločný výbor, zriadený podľa článku 17, o zvolanie schôdze.

2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu, ak sa na nich obrátia Spojené štáty podľa článku 13 ods. 3 dohody.

V Bruseli

Za Radu
predseda

2006/0058 (CNS)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY A PREDSTAVITEĽOV VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV EURÓPSKEJ ÚNIE, KTORÍ SA ZIŠLI V RÁMCI ZASADNUTIA RADY

o uzavretí Dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE A PREDSTAVITELIA VLÁD ČLENSKÝCH ŠTÁTOV, KTORÍ SA ZIŠLI V RÁMCI ZASADNUTIA RADY,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na článok 80 ods. 2 v spojení s prvou vetou prvého pododseku článku 300 ods. 2 a prvým pododsekom článku 300 ods. 3,

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu[1],

keďže:

(1) Komisia v mene Spoločenstva a členských štátov dojednala Dohodu o leteckej doprave so Spojenými štátmi americkými (ďalej len „dohoda“);

(2) Táto dohoda bola parafovaná ....;

(3) Túto dohodu by malo schváliť Spoločenstvo a členské štáty;

(4) Na to, aby letecká spoločnosť získala licenciu ako dopravca USA, sa v súčasnosti podľa štatutárneho práva Spojených štátov okrem iných vecí vyžaduje, že musí byť pod „skutočnou kontrolou“ občanov USA. Túto požiadavku interpretovalo Ministerstvo dopravy Spojených štátov vo vyhlásení o všeobecnej politike, ktoré je uvedené v časti 399.88 hlavy 14 Code of Federal Regulations (ďalej len “CFR 14 časť 399.88”).

(5) Dohoda vychádza z predpokladu, že Spojené štáty uplatňujú požiadavku zákonnej „skutočnej kontroly“, ktorú oznámilo Ministerstvo dopravy v CFR 14 časť 399.88 spôsobom, ktorý umožňuje príslušníkom členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov, uplatniť zodpovedajúci stupeň vplyvu nad obchodnými operáciami tejto leteckej spoločnosti. Preto ak letecké úrady alebo súdy Spojených štátov nebudú interpretovať alebo uplatňovať CF 14 399.88 takýmto spôsobom alebo ak sa toto ustanovenie zmení a doplní, zruší, stiahne alebo vyhlási za neplatné, okrem prípadov, ak sa nahradí iným ustanovením, ktoré umožní rovnaké priaznivé zaobchádzanie s investormi Spoločenstva, Spoločenstvo a členské štáty prestanú predbežne uplatňovať túto dohodu.

[1] Ú. v. EÚ C …

(6) Je potrebné stanoviť procedurálny postup na rozhodovanie, ak to bude potrebné, ako ukončiť túto dohodu. Je tiež potrebné ustanoviť vhodný procedurálny postup na účasť Spoločenstva a členských štátov v spoločnom výbore zradenom podľa článku 17 dohody a na rozhodcovskom konaní ustanovenom v článku 18 dohody, ako aj na implementáciu určitých ustanovení dohody týkajúcich sa zabezpečenia ochrany, bezpečnosti, obchodných práv a vládnej podpory,

ROZHODLI TAKTO:

Článok 1 (Schválenie)

1. Týmto sa v mene spoločenstva schvaľuje Dohoda o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Spojenými štátmi americkými na strane druhej. Znenie dohody je pripojené k tomuto rozhodnutiu.

2. Každý členský štát zašle Rade diplomatickú nótu ustanovenú v článku 25 tejto dohody po ukončení príslušných interných postupov, ktoré sú potrebné na to, aby táto dohoda nadobudla platnosť.

3. Predseda Rady sa týmto poveruje určiť osobu splnomocnenú na doručenie diplomatických nót ustanovených v článku 25 dohody Spojeným štátom v mene Spoločenstva a členských štátov.

Článok 2 (Ukončenie platnosti dohody)

1. Jednomyseľne na návrh Komisie prijme Rada v mene Spoločenstva a členských štátov Rozhodnutie o ukončení dohody a oznámenie o tejto skutočnosti Spojeným štátom v súlade s článkom 22 tejto dohody a rozhodnutie o stiahnutí tohto oznámenia.

2. Ak Rada zistí v súlade s postupom ustanoveným v odseku 2, že

   a) letecké úrady alebo súdy Spojených štátov interpretujú alebo uplatňujú CFR 14 časť 399.88 alebo akékoľvek následné ustanovenie spôsobom, ktorý neumožňuje príslušníkom členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov, uplatniť zodpovedajúci stupeň vplyvu nad obchodnými operáciami tejto leteckej spoločnosti s výnimkou záležitostí týkajúcich sa zabezpečenia ochrany, bezpečnosti a záväzkov civilného rezervného letového parku; alebo

   b) CFR 14 časť 399.88 alebo ktorékoľvek následné ustanovenie sú zmenené a doplnené spôsobom, ktorý poskytuje menej priaznivé zaobchádzanie ako CFR 14 časť 399.88 so štátnymi príslušníkmi členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov; alebo

   c) sa CFR 14 časť 399.88 alebo ktorékoľvek následné ustanovenie zruší, stiahne alebo vyhlási za neplatné, okrem prípadov, ak sa nahradí iným ustanovením spôsobom, ktorý ustanovuje rovnako priaznivé zaobchádzanie ako CFR 14

časť 399.88 so štátnymi príslušníkmi členských štátov, ktorí investovali do leteckej spoločnosti Spojených štátov;

predloží oznámenie ustanovené v článku 22 tejto dohody.

Článok 3 (Spoločný výbor)

1. Spoločenstvo a členské štáty zastupuje v spoločnom výbore zriadenom podľa článku 17 dohody Komisia, ktorej pomáhajú predstavitelia členských štátov.

2. Pozíciu, ktorú má prijať Spoločenstvo a jeho členské štáty v rámci spoločného výboru, pokiaľ ide o záležitosti, na ktoré sa vzťahujú články 17 alebo 19 dohody, alebo záležitosti, u ktorých sa nevyžaduje prijatie rozhodnutia s právnym účinkom, stanoví Komisia. Vo všetkých ostatných prípadoch prijme pozíciu Spoločenstva a jeho členských štátov Rada kvalifikovanou väčšinou na návrh Komisie.

Článok 4 (Rozhodcovské konanie)

1. V arbitrážnom konaní zastupuje Komisia Spoločenstvo a členské štáty podľa článku 18 dohody.

2. Rozhodnutie o pozastavení uplatňovania výhod podľa článku 18 ods. 7 dohody prijíma Rada na návrh Komisie. Rada rozhoduje kvalifikovanou väčšinou.

3. O akejkoľvek náležitej akcii, ktoré sa má prijať podľa článku 18 tejto dohody rozhoduje Komisia za pomoci špeciálneho výboru predstaviteľov členských štátov, ktorých určí Rada.

Článok 5 (Obchodné práva)

1. Členské štáty informujú Komisiu v predstihu o každom rozhodnutí, ktoré plánujú prijať podľa článkov 4 a 5 dohody.

2. Ak Komisia kedykoľvek zistí, že rozhodnutie, ktoré prijal členský štát alebo ktoré plánuje prijať podľa článkov 4 alebo 5 dohody, je nezlučiteľné s dohodou, požiada členský štát o rozhodnutie, aby podnikol primerané kroky a zosúladil rozhodnutie s dohodou. Komisia o tomto rozhodnutí informuje Radu a ostatné členské štáty. Ktorýkoľvek členský štát môže toto rozhodnutie Komisie predložiť Rade do 10 pracovných dní od jeho oznámenia. Rada môže prijať iné rozhodnutie do jedného mesiaca od predloženia rozhodnutia. Rada rozhodne kvalifikovanou väčšinou.

Článok 6 (Bezpečnosť)

Členské štáty informujú Komisiu bezodkladne o žiadostiach alebo oznámeniach, ktoré podali alebo prijali podľa článku 7 dohody.

Článok 7 (Zabezpečenie ochrany)

Členské štáty informujú Komisiu bezodkladne o žiadostiach alebo oznámeniach, ktoré podali alebo prijali podľa článku 8 dohody.

Článok 8 (Štátne dotácie a podpora)

1. Ak podľa názoru členského štátu dotácia alebo podpora, ktorá sa plánuje alebo ktorú poskytli orgány štátnej správy na území Spojených štátov bude mať nepriaznivý účinok na hospodársku súťaž uvedenú v článku 13 ods. 2 dohody, môže na túto skutočnosť upozorniť Komisiu, ktorá sa môže na tento subjekt obrátiť alebo môže požiadať spoločný výbor zriadený podľa článku 17 o zvolanie schôdze.

2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu, ak sa na nich obrátia Spojené štáty podľa článku 13 ods. 3 dohody.

V Bruseli

Za Radu
predseda

PRÍLOHA

DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE

SPOJENÉ ŠTÁTY AMERICKÉ (ďalej len „Spojené štáty“), na jednej strane, a a

RAKÚSKA REPUBLIKA,

BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO,

CYPERSKÁ REPUBLIKA,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKE KRÁĽOVSTVO,

ESTÓNSKA REPUBLIKA,

FÍNSKA REPUBLIKA,

FRANCÚZSKA REPUBLIKA,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NEMECKO,

HELÉNSKA REPUBLIKA,

MAĎARSKÁ REPUBLIKA,

ÍRSKO,

TALIANSKA REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITOVSKÁ REPUBLIKA,

LUXEMBURSKÉ VEĽKOVOJVODSTVO,

MALTSKÁ REPUBLIKA,

HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO,

POĽSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

SLOVINSKÁ REPUBLIKA,

ŠPANIELSKE KRÁĽOVSTVO,

ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO,

SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO VEĽKEJ BRITÁNIE A SEVERNÉHO ÍRSKA

ako zmluvné strany Dohody o založení EURÓPSKEHO SPOLOČENSTVA a ako členské štáty Európskej únie (ďalej len „členské štáty“)

a EURÓPSKE SPOLOČENSTVO na strane druhej,

so želaním podporovať systém medzinárodnej leteckej dopravy založený na hospodárskej súťaži medzi leteckými dopravcami na trhu s minimálnymi zásahmi štátu a štátnou reguláciou,

so želaním napomáhať rozvoj možností medzinárodnej leteckej prepravy vrátane uspokojovania potrieb cestujúcich a prepravcov v oblasti vyhovujúcich služieb leteckej dopravy prostredníctvom rozvoja siete leteckej dopravy,

so želaním umožniť, aby letecké spoločnosti poskytovali na voľnom trhu cestujúcej verejnosti a zasielateľským firmám konkurencieschopné ceny a služby,

so želaním, aby liberalizovaná dohoda bola na prospech všetkým sektorom leteckej dopravy vrátane pracovníkov leteckých spoločností,

so želaním zabezpečiť najvyššiu mieru bezpečnosti a zabezpečenia ochrany medzinárodnej leteckej dopravy a opätovne potvrdzujúc veľké obavy z aktov alebo hrozieb namierených proti bezpečnosti lietadiel, ktoré ohrozujú bezpečnosť osôb alebo majetku, majú negatívny vplyv na prevádzku leteckej dopravy a narúšajú dôveru verejnosti v bezpečnosť civilného letectva,

berúc na vedomie Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve otvorený na podpis v Chicagu 7. decembra 1944,

uznávajúc, že štátne dotácie môžu mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž leteckých spoločností a môžu ohroziť základné ciele tejto dohody,

potvrdzujúc dôležitosť ochrany životného prostredia pri rozvoji a vykonávaní politiky v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy,

berúc na vedomie dôležitosť ochrany spotrebiteľov vrátane ochrany poskytovanej Dohovorom o zjednotení niektorých predpisov pre medzinárodnú leteckú dopravu uzatvoreným v Montreale 28. mája 1999,

s úmyslom stavať na systéme súčasných dohôd s cieľom otvoriť prístup k trhom a maximalizovať výhody pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na oboch stranách Atlantického oceánu,

s úmyslom založiť precedens celosvetového významu na podporu výhod liberalizácie v tomto rozhodujúcom hospodárskom odvetví,

sa dohodli takto:

Článok 1

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto dohody, ak v texte nie je uvedené inak, pojem:

1. „dohoda“ znamená túto dohodu a jej prílohy vrátane ich zmien a doplnení,

2. „letecká doprava” znamená prepravu cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty lietadlami, samostatne alebo spoločne, ponúkanú pre verejnosť za úhradu alebo na prenájom,

3. „dohovor“ znamená Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve otvorený na podpis v Chicagu 7. decembra 1944 a zahŕňa:

   a. akúkoľvek zmenu alebo doplnenie, ktoré nadobudli platnosť podľa článku 94 písm. a) dohovoru a boli ratifikované Spojenými štátmi a členským štátom alebo členskými štátmi, ktorých sa príslušná záležitosť týka a

   b. akúkoľvek prílohu alebo jej zmenu a doplnenie prijaté podľa článku 90 dohovoru, ak táto príloha alebo zmena a doplnenie sú v ktoromkoľvek čase účinné pre Spojené štáty a pre členský štát alebo členské štáty, ktorých sa príslušná záležitosť týka,

4. „úplné náklady“ znamená náklady na poskytovanie služieb plus primerané poplatky za správnu réžiu,

5. „medzinárodná letecká doprava“ znamená leteckú dopravu, ktorá prechádza cez vzdušný priestor nad územím viac ako jedného štátu,

6. „strana“ znamená Spojené štáty alebo Európske spoločenstvo a jeho členské štáty,

7. „cena“ znamená akékoľvek cestovné, sadzbu alebo poplatok za prepravu cestujúcich, batožiny, respektíve nákladu (bez pošty) leteckou dopravou vrátane podľa potreby pozemnej dopravy súvisiacej s medzinárodnou leteckou dopravou, účtované leteckými spoločnosťami vrátane ich zástupcov, a podmienky upravujúce dostupnosť tohto cestovného, sadzby alebo poplatku,

8. „pristátie nie na účely leteckej dopravnej služby“ znamená pristátie na iný účel ako nastúpenie alebo vystúpenie cestujúcich alebo naloženie alebo vyloženie batožiny, nákladu alebo pošty v leteckej doprave,

9. „územie“ znamená v prípade Spojených štátov pevninské oblasti (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vodstvo a teritoriálne moria patriace pod ich zvrchovanosť alebo právomoc, alebo v prípade Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov pevninské oblasti (pevnina a ostrovy), vnútrozemské vodstvo a teritoriálne moria, v ktorých sa uplatňuje Zmluva o založení Európskeho spoločenstva, a za podmienok stanovených v tejto zmluve a akomkoľvek nástroji, ktorým sa táto zmluva nahradí; uplatňovanie tejto dohody na gibraltárske letisko nemá vplyv na právne postoje Španielskeho kráľovstva, respektíve Spojeného kráľovstva v súvislosti so sporom vo veci zvrchovanosti nad územím, na ktorom sa toto letisko nachádza; uplatňovanie tejto dohody na gibraltárske letisko sa pozastavuje, kým nenadobudnú účinnosť

úpravy prijaté v Spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva z 2. decembra 1987 a

10. „používateľský poplatok“ znamená poplatok účtovaný leteckým spoločnostiam za poskytnutie letiskových zariadení alebo služieb, respektíve zariadení alebo služieb týkajúcich sa vonkajšieho prostredia letiska, leteckej navigácie alebo leteckej bezpečnosti vrátane súvisiacich služieb a zariadení.

Článok 2

Spravodlivosť a rovnosť príležitostí

Každá strana zabezpečí leteckým spoločnostiam oboch strán spravodlivosť a rovnosť príležitostí pri hospodárskej súťaži v poskytovaní služieb medzinárodnej leteckej dopravy upravenej touto dohodou.

Článok 3

Udelenie práv

1. Každá strana udelí druhej strane tieto práva pri vykonávaní medzinárodných leteckých dopravných služieb leteckými spoločnosťami druhej strany:

   a. právo prelietať bez pristátia ponad svoje územie,

   b. právo pristávať na svojom území nie na účely leteckej dopravnej služby,

   c. právo vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu medzi bodmi na nasledujúcich trasách:

      i. v prípade leteckých spoločností Spojených štátov (ďalej len „letecké spoločnosti USA“): z bodov ležiacich mimo Spojených štátov cez Spojené štáty a medziľahlé body do ktoréhokoľvek bodu alebo bodov v ktoromkoľvek členskom štáte alebo štátoch a za nimi; a v prípade letov určených len na prepravu nákladu: medzi ktorýmkoľvek členským štátom a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi (vrátane bodov v ktorýchkoľvek iných členských štátoch),

      ii. v prípade leteckých spoločností Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov (ďalej len „letecké spoločnosti Spoločenstva“): z bodov ležiacich mimo členských štátov cez členské štáty a medziľahlé body do ktoréhokoľvek bodu alebo bodov v Spojených štátoch a za nimi; a v prípade letov určených len na prepravu nákladu: medzi Spojenými štátmi a ktorýmkoľvek bodom alebo bodmi a a

   d. práva inak stanovené v tejto dohode.

2. Každá letecká spoločnosť môže pri ktoromkoľvek lete alebo všetkých letoch a podľa vlastného uváženia:

a. vykonávať lety v ktoromkoľvek smere alebo oboch smeroch,

b. kombinovať rôzne čísla letov s prevádzkou jedného lietadla,

c. zabezpečovať leteckú dopravu pre body pred, medziľahlé body a body za, ako aj pre body na územiach strán, a to v akomkoľvek zložení a poradí,

d. vynechať medzipristátie v ktoromkoľvek bode alebo bodoch,

e. zmeniť prepravu z ktoréhokoľvek z jej lietadiel na ktorékoľvek jej iné lietadlo v ktoromkoľvek bode,

f. zabezpečovať leteckú dopravu pre body pred akýmkoľvek bodom na území svojho štátu so zmenou alebo bez zmeny lietadla alebo čísla letu a ponúkať verejnosti a propagovať takéto lety ako priame lety s medzipristátím,

g. robiť medzipristátia v ktorýchkoľvek bodoch na území alebo mimo územia jednej alebo druhej strany,

h. vykonávať tranzitnú dopravu cez územie druhej strany a

i. spájať rôzne účely prepravy tým istým lietadlom bez ohľadu na to, odkiaľ sa táto preprava začína,

bez obmedzenia smeru alebo geografického obmedzenia a bez straty akéhokoľvek práva prepravy inak povoleného podľa tejto dohody.

3. Ustanovenia odseku 1 tohto článku sa uplatňujú s výhradou požiadavky, že s výnimkou letov určených len na prepravu tovaru je doprava súčasťou služby, ktorou je zabezpečovaná doprava pre Spojené štáty v prípade leteckých spoločností USA, alebo služby, ktorou je zabezpečovaná doprava pre členský štát v prípade leteckých spoločností Spoločenstva.

4. Každá strana umožní každej leteckej spoločnosti určiť frekvenciu a kapacitu medzinárodnej leteckej dopravy, ktorú poskytuje, na základe komerčných faktorov trhu. V súlade s týmto právom žiadna strana jednostranne neobmedzí objem dopravy, frekvenciu alebo pravidelnosť dopravy, ani typ alebo typy lietadiel prevádzkovaných leteckými spoločnosťami druhej strany, ani nebude vyžadovať registráciu letových poriadkov, programov charterových letov alebo plánov prevádzky leteckými spoločnosťami druhej strany, okrem prípadov, ak sa to vyžaduje na colné účely, prevádzkové účely alebo účely ochrany životného prostredia (v súlade s článkom 14) na základe jednotných podmienok v súlade s článkom 15 dohovoru.

5. Každá letecká spoločnosť môže vykonávať medzinárodnú leteckú dopravu bez akéhokoľvek obmedzenia týkajúceho sa zmeny typu alebo počtu prevádzkovaných lietadiel v ktoromkoľvek bode; s tým, že s výnimkou letov určených len na prepravu nákladu je doprava súčasťou služby, ktorou je zabezpečovaná doprava pre Spojené štáty v prípade leteckých spoločností USA, alebo služby, ktorou je zabezpečovaná doprava pre členský štát v prípade leteckých spoločností Spoločenstva.

6. Žiadne ustanovenie tejto dohody neoprávňuje:

a. letecké spoločnosti USA na území ktoréhokoľvek členského štátu priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a poštu, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené pre iný bod na území tohto členského štátu,

b. letecké spoločnosti Spoločenstva na území Spojených štátov priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a poštu, ktoré sa prepravujú za úhradu a sú určené pre iný bod na území Spojených štátov.

Článok 4

Povolenie

Po prijatí žiadosti leteckej spoločnosti jednej strany vo forme a spôsobom stanoveným pre prevádzkové a technické povolenia poskytne druhá strana príslušné povolenia s minimálnym procedurálnym meškaním, ak:

a. v prípade leteckej spoločnosti USA sa rozhodujúca vlastnícka a efektívna kontrola nad touto leteckou spoločnosťou nachádza v rukách USA, štátnych príslušníkov USA alebo oboch,

b. v prípade leteckej spoločnosti Spoločenstva sa rozhodujúca vlastnícka a efektívna kontrola nad touto leteckou spoločnosťou nachádza v rukách členského štátu alebo štátov, štátnych príslušníkov tohto štátu alebo štátov, alebo oboch,

c. táto letecká spoločnosť spĺňa podmienky stanovené v zákonoch a iných právnych predpisoch štandardne uplatňovaných stranou, ktorá skúma žiadosť alebo žiadosti, vo vzťahu k vykonávaniu medzinárodnej leteckej dopravy a

d. dodržiavajú a vykonávajú sa ustanovenia článku 7 (Bezpečnosť) a článku 8 (Zabezpečenie ochrany).

Článok 5

Zrušenie povolenia

1. Jedna alebo druhá strana môže zrušiť, pozastaviť platnosť alebo obmedziť prevádzkové alebo technické povolenia, alebo inak pozastaviť alebo obmedziť prevádzku leteckej spoločnosti druhej strany, ak:

a. v prípade leteckej spoločnosti USA sa rozhodujúca vlastnícka a efektívna kontrola nad touto leteckou spoločnosťou nenachádza v rukách USA, štátnych príslušníkov USA alebo oboch,

b. v prípade leteckej spoločnosti Spoločenstva sa rozhodujúca vlastnícka a efektívna kontrola nad touto leteckou spoločnosťou nachádza v rukách členského štátu alebo štátov, štátnych príslušníkov tohto štátu alebo štátov, alebo oboch, alebo

c. táto letecká spoločnosť nespĺňa požiadavky zákonov a iných právnych predpisov stanovených v článku 6 (Uplatňovanie zákonov) tejto dohody.

2. Ak nie je potrebné okamžité opatrenie na zabránenie ďalšieho nesúladu s ustanovením odseku 1 písm. c) tohto článku, práva stanovené v tomto článku sa uplatnia až po porade s druhou stranou.

3. Tento článok neobmedzuje práva jednej alebo druhej strany neposkytnúť leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam druhej strany prevádzkové alebo technické povolenie, zrušiť ich alebo ich obmedziť, alebo uložiť vo vzťahu k nim podmienky v súlade s ustanoveniami článku 7 (Bezpečnosť) alebo článku 8 (Zabezpečenie ochrany).

Článok 6

Uplatňovanie zákonov

1. Zákony a iné právne predpisy jednej strany upravujúce pristátie lietadiel vykonávajúcich medzinárodnú leteckú prepravu na svojom území alebo odlet z neho, alebo prevádzku a navigáciu týchto lietadiel počas pobytu na svojom území, sa uplatňujú aj pre lietadlá leteckej spoločnosti druhej strany pri prílete na územie prvej strany, odlete z neho alebo pobyte na ňom.

2. Zákony a iné právne predpisy jednej zmluvnej strany uplatniteľné na jej území, ktoré upravujú vstup cestujúcich, posádky alebo nákladu v lietadle na toto územie alebo ich odchod z neho (vrátane predpisov týkajúcich sa vstupu, colného vybavovania, tranzitu, imigrácie, cestovných dokladov, ciel a karantény, a v prípade pošty vrátane poštových predpisov), platia pre posádky, cestujúcich a náklad leteckých spoločností druhej strany pri ich prílete, pobyte a odlete z územia tejto strany.

Článok 7

Bezpečnosť

1. Zodpovedné orgány strán uznávajú na účely vykonávania leteckej dopravy upravenej v tejto dohode platnosť osvedčení o spôsobilosti lietadla na lietanie, osvedčení o kvalifikácii a vydané licencie alebo licencie vzájomne vyhlásené za platné, ktoré sú naďalej v platnosti, ak požiadavky na takéto osvedčenia alebo licencie sú prinajmenšom rovnaké ako minimálne normy, ktoré možno stanoviť na základe dohovoru. Zodpovedné orgány však môžu odmietnuť uznať na účely preletu nad ich územím platnosť osvedčení o kvalifikácii a licencií vydaných alebo vyhlásených za platné takýmito inými orgánmi pre ich vlastných štátnych príslušníkov.

2. Zodpovedné orgány strany si môžu vyžiadať konzultácie s inými zodpovednými orgánmi ohľadom bezpečnostných noriem dodržiavaných týmito orgánmi v oblasti leteckých zariadení, posádok, lietadiel a prevádzky leteckých spoločností pod dohľadom týchto orgánov. Takéto konzultácie sa uskutočnia do 45 dní od žiadosti, ak sa nedohodne inak. Ak žiadajúce zodpovedné orgány po týchto konzultáciách zistia, že tieto iné orgány nedodržiavajú a nevykonávajú bezpečnostné normy a požiadavky v týchto oblastiach, ktoré sú aspoň rovnaké ako minimálne normy, ktoré

možno stanoviť podľa Dohovoru, žiadajúce zodpovedné orgány oznámia týmto iným orgánom tieto zistenia a kroky, ktoré považujú za potrebné na dodržanie týchto minimálnych noriem, a tieto iné orgány prijmú primerané opatrenia na nápravu. Žiadajúce zodpovedné orgány si vyhradzujú právo neposkytnúť, zrušiť alebo obmedziť prevádzkové alebo technické povolenie leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam, nad ktorými vykonávajú tieto iné orgány dohľad nad bezpečnosťou, v prípade, ak tieto iné orgány neprijmú takéto primerané opatrenia na nápravu v primeranom čase, a prijať okamžité opatrenie voči tejto leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam, ak je to potrebné na zabránenie ďalšiemu neplneniu povinnosti dodržiavať a vykonávať uvedené normy a požiadavky, ktoré má za následok bezprostrednú hrozbu pre letovú bezpečnosť.

3. Európska komisia súčasne dostáva všetky žiadosti aj oznámenia podľa tohto článku.

4. Ustanovenia tohto článku nebránia zodpovedným orgánom strán viesť rozhovory o bezpečnosti vrátane rozhovorov týkajúcich sa bežného uplatňovania bezpečnostných noriem a požiadaviek, alebo rozhovorov týkajúcich núdzových situácií, ktoré môžu z času na čas vzniknúť.

Článok 8

Zabezpečenie ochrany

1. Strany v súlade so svojimi právami a povinnosťami podľa medzinárodného práva znovu potvrdzujú, že v ich vzájomných vzťahoch záväzky na zabezpečenie ochrany civilného letectva proti činom nezákonného zasahovania predstavujú neoddeliteľnú časť tejto dohody. Bez toho, aby bola obmedzená všeobecná platnosť práv a povinností podľa medzinárodného práva, strany budú konať v zhode s požiadavkami najmä týchto dohôd: Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaný v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadla podpísaný v Haagu 16. decembra 1970, Dohovor o potláčaní protiprávnych činov proti bezpečnosti civilného letectva podpísaný v Montreale 23. septembra 1971 a Protokol o potláčaní protiprávnych násilných činov na letiskách medzinárodnej leteckej prepravy podpísaný v Montreale 24. februára 1988.

2. Strany si na požiadanie navzájom poskytnú všetku nevyhnutnú pomoc na riešenie akejkoľvek hrozby bezpečnosti civilného letectva vrátane zabránenia protiprávnemu zmocneniu sa civilného lietadla a iným protiprávnym činom namiereným proti bezpečnosti lietadiel, ich cestujúcich a posádok, ako aj letísk a leteckých navigačných zariadení.

3. Strany vo vzájomných vzťahoch konajú v súlade s normami zabezpečenia ochrany letectva a príslušnými odporúčanými postupmi, ktoré prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva ako prílohy k dohovoru; požadujú, prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sú u nich registrovaní; prevádzkovatelia, ktorých sídlo podnikania alebo trvalý pobyt sa nachádza na území ich štátov, a prevádzkovatelia letísk na území ich štátov konali v súlade s týmito opatreniami zabezpečenia ochrany civilného letectva.

4. Každá strana zabezpečí, aby sa na jej území prijali účinné opatrenia na ochranu lietadiel a na kontrolu cestujúcich, posádky a ich batožiny a príručnej batožiny, ako aj náklad a zásoby lietadla pred nasadaním alebo nakladaním a počas nasadania alebo nakladania, a aby boli tieto opatrenia upravené tak, aby zodpovedali zvýšeným hrozbám bezpečnosti civilného letectva. Každá strana súhlasí, že sa musia dodržiavať opatrenia na zabezpečenie ochrany vyžadované druhou stranou pri odlete z územia štátu tejto druhej strany a pri pobyte na ňom. Každá strana s pochopením pristúpi k akejkoľvek žiadosti druhej strany o osobitné bezpečnostné opatrenia na zvládnutie konkrétnej hrozby.

5. Strana môže pri úplnom a vzájomnom rešpektovaní zvrchovanosti druhej strany prijať bezpečnostné opatrenia pre vstup na svoje územie. Ak je to možné, táto strana zohľadní bezpečnostné opatrenia už uplatňované druhou stranou a akékoľvek stanoviská, ktoré druhá strana prípadne poskytne. Každá strana však uznáva, že ustanovenia tohto článku neobmedzujú schopnosť strany odmietnuť vstup akéhokoľvek letu alebo letov na územie jej štátu, o ktorých sa domnieva, že predstavujú hrozbu pre jej bezpečnosť.

6. Strana môže prijať mimoriadne opatrenia vrátane zmien a doplnení na zvládnutie konkrétnej bezpečnostnej hrozby. Tieto opatrenia sa okamžite oznámia zodpovedným orgánom druhej strany.

7. Strany zdôrazňujú dôležitosť práce na dosiahnutí vzájomnej zlučiteľnosti postupov a noriem ako prostriedku zlepšenia zabezpečenia ochrany leteckej dopravy a minimalizácie rozdielov v regulácii. Strany na tento účel úplne využijú a vybudujú existujúce kanály pre diskusiu o súčasných a navrhovaných bezpečnostných opatreniach. Strany očakávajú, že sa v týchto rozhovoroch bude venovať pozornosť okrem iného novým bezpečnostným opatreniam navrhovaným alebo skúmaným druhou stranou vrátane revízie bezpečnostných opatrení vyvolanej zmenou okolností; opatreniam plánovaným jednou stranou na dodržanie bezpečnostných požiadaviek druhej strany; možnostiam rýchlejšej zmeny noriem v súvislosti s opatreniami na zabezpečenie ochrany civilného letectva; a zlučiteľnosti požiadaviek jednej strany s legislatívnymi povinnosťami druhej strany. Tieto rozhovory by mali slúžiť na podporu včasného oznamovania a predbežného prerokovania nových bezpečnostných iniciatív a požiadaviek.

8. Bez toho, aby bola dotknutá potreba prijať okamžité opatrenia na ochranu bezpečnosti dopravy, strany potvrdzujú, že pri skúmaní bezpečnostných opatrení vyhodnotia možné negatívne vplyvy na medzinárodnú leteckú dopravu, a ak to neobmedzujú právne predpisy, zohľadnia tieto faktory pri rozhodovaní, aké opatrenia sú potrebné a vhodné na riešenie týchto bezpečnostných hrozieb.

9. Ak sa vyskytne prípad alebo hrozba nezákonného zmocnenia sa civilného lietadla alebo iného protiprávneho činu proti bezpečnosti cestujúcich, posádok, lietadiel, letísk alebo leteckých navigačných zariadení, strany si navzájom pomáhajú podporou vzájomnej komunikácie a inými vhodnými opatreniami zameranými na rýchle a bezpečné skončenie takéhoto prípadu alebo odstránenie hrozby.

10. Ak má strana primerané dôvody domnievať sa, že druhá strana nedodržala ustanovenia o zabezpečení ochrany civilného letectva podľa tohto článku, zodpovedné orgány tejto strany môžu požiadať o urýchlené konzultácie so

zodpovednými orgánmi druhej strany. Nedosiahnutie uspokojivej dohody v lehote 15 dní odo dňa doručenia tejto žiadosti je dôvodom na nevydanie prevádzkového povolenia a technického povolenia leteckej spoločnosti alebo spoločnostiam tej strany, jeho zrušenie, obmedzenie alebo uloženie podmienok vo vzťahu k nemu. Ak to vyžaduje naliehavosť situácie, strana môže prijať predbežné opatrenia pred uplynutím 15 dní.

11. Osobitne od hodnotenia letiska vykonaného na zistenie súladu s bezpečnostnými normami a postupmi uvedenými v odseku 3 tohto článku môže strana požiadať o spoluprácu druhej strany pri hodnotení, či konkrétne bezpečnostné opatrenia tejto druhej strany spĺňajú požiadavky žiadajúcej strany. Zodpovedné orgány strán vopred skoordinujú, ktoré letiská sa majú hodnotiť, a dátumy hodnotenia, a určia postup analýzy týchto hodnotení. Žiadajúca strana môže so zreteľom na výsledky hodnotenia rozhodnúť, že na území štátu druhej strany sa uplatňujú bezpečnostné opatrenia rovnocennej kvality, s cieľom oslobodiť transferových cestujúcich, transferovú batožinu, respektíve transferový náklad od požiadavky opätovnej kontroly na území štátu žiadajúcej strany. Toto rozhodnutie sa oznámi druhej strane.

Článok 9

Obchodné príležitosti

1. Letecké spoločnosti každej strany majú právo zriadiť kancelárie na území štátu druhej strany na propagáciu a predaj činností leteckej dopravy a súvisiacich činností.

2. Letecké spoločnosti každej strany sú oprávnené v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi druhej strany týkajúcimi sa vstupu na územie štátu, pobytu a zamestnanosti priniesť a držať na území štátu druhej strany riadiacich, technických, prevádzkových a iných špecializovaných pracovníkov, ktorí sú potrební na podporu poskytovania leteckej dopravy.

3. a. Bez toho, aby bolo dotknuté písmeno b), každá letecká spoločnosť má v súvislosti s pozemným odbavovaním na území druhej strany:

(i) právo sama vykonávať vlastné pozemné odbavovanie (ďalej len „vlastné odbavovanie“) alebo, podľa vlastnej voľby

(ii) právo vybrať si vcelku alebo sčasti spomedzi konkurujúcich si dodávateľov, ktorí poskytujú služby pozemného odbavovania, ak títo dodávatelia majú povolený prístup na trh na základe zákonov a iných právnych predpisov každej strany, a ak títo dodávatelia sú prítomní na trhu.

b. Práva podľa bodov (i) a (ii) písmena a) podliehajú len špecifickým obmedzeniam dostupných priestorov alebo dostupnej kapacity vyplývajúcim z potreby zachovávať bezpečnú prevádzku letiska. Ak tieto prekážky bránia vlastnému odbavovaniu a ak neexistuje účinná konkurencia medzi dodávateľmi, ktorí poskytujú služby pozemného odbavovania, všetky takéto služby budú k dispozícii rovnocenne a primerane pre všetky letecké

spoločnosti; ceny týchto služieb neprekročia ich úplné náklady vrátane primeranej návratnosti aktív po započítaní odpisov.

4. Každá letecká spoločnosť každej strany sa môže angažovať v predaji služieb leteckej prepravy na území štátu druhej strany priamo, respektíve podľa vlastného uváženia leteckej spoločnosti prostredníctvom predajných zástupcov alebo iných sprostredkovateľov stanovených leteckou spoločnosťou. Každá letecká spoločnosť má právo predávať takéto prepravné služby a každá osoba môže kupovať tieto prepravné služby v mene, ktorá je platná na tom území, alebo vo voľne zmeniteľných menách.

5. Každá letecká spoločnosť má právo konvertovať a poukazovať z územia štátu druhej strany na svoje domáce územie, a ak to nie je v rozpore so všeobecne platnými právnymi predpismi, na požiadanie do krajiny alebo krajín podľa vlastnej voľby, miestne tržby presahujúce miestne vynaložené sumy. Konverzia a poukazovanie sú povolené okamžite bez obmedzení vo vzťahu k nim alebo ich zdaňovania pri výmennou kurze platnom pre bežné transakcie a poukazovanie k dátumu, keď prepravca podá pôvodnú žiadosť o poukázanie.

6. Letecké spoločnosti každej strany smú uhrádzať miestne výdavky vrátane nákupu paliva na území štátu druhej strany v miestnej mene. Letecké spoločnosti každej strany môžu podľa vlastného uváženia platiť za tieto výdavky na území štátu druhej strany vo voľne zmeniteľných menách v súlade s právnym predpisom, ktorým je upravená miestna mena.

7. Pri vykonávaní alebo ponúkaní služieb podľa tejto dohody môže každá letecká spoločnosť strany vstupovať do dohôd o marketingovej spolupráci, ako sú dohody o prenájme časti kapacity miest pre cestujúcich alebo dohody o spoločnom označovaní liniek s:

   a. ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami strán,

   b. ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami tretej krajiny a

   c. poskytovateľom povrchových prepravných služieb (pozemných alebo námorných) ktorejkoľvek krajiny,

   s tým, že (i) všetky účastnícke strany týchto dohôd majú primeranú právomoc a (ii) tieto dohody spĺňajú podmienky stanovené podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré strany štandardne uplatňujú pri vykonávaní alebo ponúkaní služieb medzinárodnej leteckej prepravy.

8. Letecké spoločnosti každej strany môžu uzatvárať dohody o poskytovaní lietadiel s posádkou na účel medzinárodnej leteckej prepravy s:

   a. ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami strán, a

   b. ktoroukoľvek leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami tretej krajiny

s tým, že všetky účastnícke strany takýchto dohôd majú primeranú právomoc a spĺňajú podmienky stanovené podľa zákonov a iných právnych predpisov, ktoré strany štandardne uplatňujú vo vzťahu k týmto dohodám. Žiadna strana nebude vyžadovať, aby letecká spoločnosť jednej ani druhej strany, ktorá poskytuje lietadlo, vlastnila prepravné práva podľa tejto dohody pre trasy, na ktorých bude lietadlo lietať.

9. Bez ohľadu na akékoľvek iné ustanovenie tejto dohody smú letecké spoločnosti a nepriami poskytovatelia služieb nákladnej dopravy strán bez obmedzenia využívať v súvislosti s medzinárodnou leteckou dopravou akúkoľvek povrchovú dopravu nákladu do bodov alebo z bodov na územiach štátov strán alebo v tretích krajinách vrátane dopravy do alebo zo všetkých letísk, na ktorých sa nachádzajú colné pracoviská, a vrátane, podľa potreby, práva dopravovať náklad pod colnou uzáverou podľa uplatniteľných zákonov a iných právnych predpisov. Tento náklad bude mať pri preprave po povrchu alebo letecky prístup k letiskovému colnému odbaveniu a colným pracoviskám. Letecké spoločnosti sa môžu rozhodnúť vykonávať svoju vlastnú povrchovú dopravu alebo ju poskytovať prostredníctvom dohody s inými povrchovými prepravcami vrátane povrchovej prepravy vykonávanej inými leteckými spoločnosťami a nepriamymi poskytovateľmi služieb nákladnej leteckej dopravy. Takéto kombinované nákladné služby sa môžu poskytovať za jednu cenu za leteckú a povrchovú dopravu spolu, za predpokladu, že prepravné spoločnosti nezískajú nesprávnu predstavu o faktoch týkajúcich sa takejto dopravy.

Článok 10

Colné sadby a poplatky

1. Lietadlá používané v medzinárodnej leteckej doprave leteckými spoločnosťami jednej strany, ich štandardné zariadenia, pozemné zariadenia, palivo, mazivá, spotrebné technické zásoby, náhradné diely (vrátane motorov), zásoby lietadla (vrátane okrem iného takých položiek ako potraviny, nápoje, liehoviny, tabak a iné výrobky určené na predaj cestujúcim alebo využitie cestujúcimi v obmedzenom množstve počas letu) a ďalšie položky určené na použitie alebo používané výhradne v súvislosti s prevádzkou alebo údržbou lietadiel používaných v medzinárodnej leteckej doprave sú po príchode na územie štátu druhej strany oslobodené na recipročnom základe od všetkých dovozných obmedzení, daní a poplatkov z majetku, ciel, nepriamych daní a podobných poplatkov a odvodov, ktoré a) sú uložené vnútroštátnymi orgánmi alebo Európskym spoločenstvom a b) nie sú založené na nákladoch na poskytované služby, pod podmienkou, že tieto zariadenia a zásoby zostávajú na palube lietadla.

2. Na recipročnom základe budú od daní, odvodov, ciel a poplatkov podľa odseku 1 tohto článku, okrem poplatkov založených na nákladoch na poskytované služby, oslobodené aj:

   a. zásoby lietadla dovezené alebo dodané na územie štátu strany a prijaté na palubu, do primeraného limitu, na použitie na palube lietadla leteckej spoločnosti druhej strany používaného v medzinárodnej leteckej doprave, a to aj keď sa tieto zásoby majú použiť ako súčasť cesty realizovanej nad územím štátu strany, na ktorom boli prijaté na palubu,

b. pozemné zariadenia a náhradné diely (vrátane motorov) dovezené na územie štátu strany na servis, údržbu alebo opravu lietadla leteckej spoločnosti druhej strany používaného v medzinárodnej leteckej doprave,

c. palivo, mazivá a spotrebný technický materiál dovezené alebo dodané na územie štátu strany na použitie v lietadle leteckej spoločnosti druhej strany používanom v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú použiť ako súčasť cesty realizovanej nad územím štátu strany, na ktorom boli prijaté na palubu, a

d. tlačoviny v súlade s ustanoveniami colných predpisov každej strany, dovezené alebo dodané na územie štátu jednej strany a prijaté na palubu na použitie na odlietajúcom lietadle leteckej spoločnosti druhej strany používanom v medzinárodnej leteckej doprave, aj keď sa tieto zásoby majú použiť ako súčasť cesty realizovanej nad územím štátu strany, na ktorom boli prijaté na palubu.

3. Na zariadenia a zásoby uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku sa môže vzťahovať požiadavka, aby boli držané pod dohľadom alebo kontrolou príslušných orgánov.

4. Oslobodenia stanovené v tomto článku možno tiež využiť, ak letecké spoločnosti jednej strany uzatvorili zmluvu s inou leteckou spoločnosťou, na ktorú sa vzťahujú podobné oslobodenia od druhej strany, o pôžičke alebo prevoze položiek uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku na územie štátu druhej strany.

5. Táto dohoda nebráni jednej ani druhej strane ukladať dane, odvody, clá, poplatky alebo dávky za predaný tovar iný ako na spotrebu na palube pre cestujúcich počas úseku leteckej trate medzi dvoma bodmi na jej území, na ktorých je povolené nakladanie do lietadla alebo vykladanie z lietadla.

6. V prípade, ak dva alebo viaceré členské štáty plánujú uplatňovať voči palivu dodávanému pre lietadlá leteckých spoločností USA na územiach týchto členských štátov pre lety medzi týmito členskými štátmi zrieknutie sa oslobodenia stanoveného v článku 14 písm. b) smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003, spoločný výbor preskúma túto záležitosť v súlade s článkom 17 ods. 4 písm. e).

7. Strana môže požiadať o pomoc druhú stranu v mene leteckej spoločnosti alebo spoločností jej štátu pri zabezpečení oslobodenia od daní, ciel, dávok a poplatkov uložených orgánmi ústrednej štátnej správy alebo miestnej samosprávy na tovar uvedený v odsekoch 1 a 2 tohto článku, ako aj od poplatkov za službu plnenia palivom, v situáciách stanovených v tomto článku, okrem prípadov, ak sa tieto poplatky zakladajú na nákladoch na poskytnutie služby. Druhá strana v reakcii na túto žiadosť upovedomí o zámeroch žiadajúcej strany príslušný orgán štátnej správy a bude žiadať, aby bola týmto zámerom venovaná primeraná pozornosť.

Článok 11

Užívateľské poplatky

1. Užívateľské poplatky, ktoré príslušné orgány každej strany môžu ukladať leteckým spoločnostiam druhej strany, budú spravodlivé, primerané, nie nespravodlivo

diskriminujúce a objektívne rozdelené medzi jednotlivé kategórie užívateľov. Takéto užívateľské poplatky budú v každom prípade vymeriavané leteckým spoločnostiam druhej strany za podmienok, ktoré nie sú menej priaznivé ako najpriaznivejšie podmienky dostupné pre akúkoľvek inú leteckú spoločnosť v čase, keď sa poplatky vymeriavajú.

2. Užívateľské poplatky ukladané leteckým spoločnostiam druhej strany môžu odrážať, ale nie prevyšovať úplné náklady príslušných orgánov alebo inštitúcií na poskytovanie príslušných letiskových zariadení a služieb, zariadení a služieb na sledovanie vonkajšieho prostredia letiska, letových navigačných zariadení a služieb, ako aj zariadení a služieb ochrany letectva pred protiprávnymi činmi na letisku alebo v rámci letiskového systému. V týchto poplatkoch môže byť zahrnutá primeraná návratnosť aktív po odpočítaní odpisov. Zariadenia a služby, za ktoré sa účtujú poplatky, sa budú poskytovať efektívne a hospodárne.

3. Každá strana podporí konzultácie medzi príslušnými účtujúcimi orgánmi alebo inštitúciami na svojom území a leteckými spoločnosťami, ktoré využívajú služby a zariadenia, a podporí výmenu informácií medzi týmito orgánmi alebo inštitúciami a leteckými spoločnosťami, ktoré sú potrebné na umožnenie presnej kontroly primeranosti poplatkov v súlade so zásadami odsekov 1 a 2 tohto článku. Každá strana podporí, aby príslušné orgány poskytli užívateľom pri každej navrhovanej zmene užívateľských poplatkov včasné oznámenie, aby mali užívatelia možnosť vyjadriť sa pred uskutočnením týchto zmien.

4. V rámci postupov riešenia sporov podľa článku 18 nebude žiadna strana považovaná za porušujúcu ustanovenie tohto článku, ak a) vykoná preskúmanie poplatku alebo postupu, ktorý je predmetom sťažnosti druhej strany, do primeranej lehoty, alebo b) po takejto kontrole prijme všetky kroky v svojej právomoci na nápravu akéhokoľvek poplatku alebo postupu, ktoré nie sú v súlade s týmto článkom.

Článok 12

Tvorba cien

1. Ceny za služby leteckej dopravy vykonávané podľa tejto dohody sa stanovujú voľne a nepodliehajú schvaľovaniu, ani sa nesmie vyžadovať, aby sa registrovali.

2. Bez ohľadu na odsek 1:

   a. Zavedenie alebo pokračovanie ceny, ktorú letecká spoločnosť USA navrhla na naúčtovanie alebo naúčtovala za medzinárodnú leteckú dopravu medzi bodom v jednom členskom štáte a bodom v inom členskom štáte, musí byť v súlade s článkom 1 ods. 3 nariadenia Rady (EHS) 2409/92 z 23. júla 1992, alebo nie prísnejším nariadením, ktoré ho nahrádza.

   b. Letecké spoločnosti strán poskytnú podľa tohto odseku na požiadanie okamžitý prístup k informáciám o minulých, súčasných a navrhovaných cenách zodpovedným orgánom strán spôsobom a vo formáte, ktoré sú pre tieto orgány prijateľné.

Článok 13

Štátne dotácie a podpory

1. Strany uznávajú, že štátne dotácie a podpory môžu mať negatívny vplyv na možnosť spravodlivej a rovnocennej hospodárskej súťaže leteckých spoločností v poskytovaní služieb medzinárodnej leteckej dopravy, ktorá je upravená touto dohodou.

2. Ak sa jedna strana domnieva, že štátna dotácia alebo podpora zvažovaná alebo poskytnutá druhou stranou leteckým spoločnostiam tejto druhej strany by mala alebo má negatívny vplyv na možnosť účasti prvej strany na spravodlivej a rovnocennej hospodárskej súťaži, môže podať pripomienky tejto druhej strane. Môže ďalej požiadať o schôdzu spoločného výboru v súlade s článkom 17 s cieľom preskúmať danú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktorých oprávnenosť sa preukázala.

3. Každá strana sa môže obrátiť na zodpovedné orgány štátnej správy na území štátu druhej strany vrátane orgánov na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ak sa domnieva, že dotácia alebo podpora zvažovaná alebo poskytnutá týmito orgánmi bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž stanovený v odseku 2. Ak sa strana rozhodne nadviazať takýto priamy kontakt, čo najskôr o tom informuje druhú stranu diplomatickými kanálmi. Môže tiež požiadať o schôdzu spoločného výboru.

4. Medzi problémové záležitosti riešené podľa tohto článku môžu patriť napríklad kapitálové injekcie, podpora jednej zložky na úkor inej, dotácie, záruky, vlastníctvo, daňová úľava alebo oslobodenie od dane ktorýmkoľvek orgánom štátnej správy.

Článok 14

Životné prostredie

1. Strany uznávajú dôležitosť ochrany životného prostredia pri tvorbe a vykonávaní politiky medzinárodnej leteckej dopravy. Strany uznávajú, že pri tvorbe politiky medzinárodnej leteckej dopravy musia byť náklady a výhody opatrení na ochranu životného prostredia starostlivo zvažované.

2. Ak má strana v úmysle prijať opatrenia na ochranu životného prostredia, mala by vyhodnotiť možné negatívne účinky na vykonávanie práv stanovených v tejto dohode, a ak sa tieto opatrenia prijmú, mala by prijať primerané kroky na zmiernenie akýchkoľvek negatívnych vplyvov.

3. Ak sa zavedú opatrenia na ochranu životného prostredia, musia sa dodržiavať normy ochrany životného prostredia v letectve prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva v prílohách k dohovoru, okrem prípadov, ak odlišnosti boli zaevidované. Strany uplatňujú akékoľvek opatrenia na ochranu životného prostredia, ktoré majú vplyv na letecké dopravné služby podľa tejto dohody, v súlade s článkom 2 a článkom 3 ods. 4 tejto dohody.

4. Ak sa jedna strana domnieva, že záležitosť týkajúca sa ochrany životného prostredia v letectve vzbudzuje obavy z hľadiska uplatňovania alebo vykonávania tejto dohody, môže požiadať o schôdzu spoločného výboru v súlade s článkom 17 s cieľom

preskúmať predmetnú záležitosť a prijať vhodné opatrenia na riešenie obáv, ktorých oprávnenosť sa preukázala.

Článok 15

Ochrana spotrebiteľa

Strany potvrdzujú dôležitosť ochrany spotrebiteľa a každá zo strán môže požiadať o stretnutie spoločného výboru na prerokovanie záležitostí ochrany spotrebiteľa, ktoré žiadajúca strana označí ako závažné.

Článok 16

Počítačové rezervačné systémy

1. Predajcovia počítačových rezervačných systémov (ďalej len „PRS“) pôsobiaci na území štátu jednej strany sú oprávnení zavádzať, udržiavať a bezplatne sprístupňovať svoje PRS pre cestovné kancelárie alebo cestovné spoločnosti, ktorých hlavnou činnosťou je predaj produktov cestovného ruchu na území štátu druhej strany, ak PRS spĺňa všetky príslušné požiadavky regulačných orgánov druhej strany.

2. Žiadna zo strán neuloží na území svojho štátu voči predajcom PRS prísnejšie požiadavky v súvislosti so zobrazeniami (vrátane parametrov editovania a zobrazovania), prevádzkou, postupmi, predajom alebo vlastníctvom PRS, ako sú požiadavky uložené voči vlastným predajcom PRS, ani nepovolí, aby boli voči nim takéto prísnejšie požiadavky na tomto území uložené.

3. Vlastníci/prevádzkovatelia PRS jednej strany, ktorí spĺňajú prípadné príslušné požiadavky regulačných orgánov druhej strany, budú mať rovnakú príležitosť vlastniť PRS na území druhej strany ako vlastníci/prevádzkovatelia prvej strany.

Článok 17

Spoločný výbor

1. Spoločný výbor tvorený zástupcami strán sa schádza najmenej raz ročne s cieľom viesť konzultácie o tejto dohode a vyhodnotiť jej vykonávanie.

2. Strana môže požiadať o schôdzu spoločného výboru aj v snahe o vyriešenie otázok týkajúcich sa interpretácie alebo uplatňovania tejto dohody. V súvislosti s článkom 19 alebo prílohou 2 však spoločný výbor môže skúmať len otázky týkajúce sa odmietnutia jedného z účastníkov splniť prijaté záväzky a otázky týkajúce sa vplyvu rozhodnutí upravujúcich pravidlá hospodárskej súťaže na uplatňovanie tejto dohody. Takáto schôdza sa začne v najskorší možný dátum, ale najneskôr 60 dní odo dňa prijatia žiadosti, ak sa nedohodne inak.

3. Spoločný výbor vyhodnotí najneskôr na svojej prvej výročnej schôdzi a neskôr podľa potreby celkové vykonávanie dohody vrátane vplyvov obmedzení infraštruktúry leteckej dopravy na vykonávanie práv stanovených v článku 3, vplyvov opatrení na

zabezpečenie ochrany prijatých podľa článku 8, vplyvov podmienok hospodárskej súťaže vrátane v oblasti počítačových rezervačných systémov, a akýchkoľvek sociálnych dôsledkov vykonávania dohody.

4. Spoločný výbor rozvíja spoluprácu aj:

   a. podporou výmen na úrovni expertov zameraných na nové iniciatívy týkajúce sa právnych predpisov alebo regulácie vrátane v oblasti zabezpečenia ochrany, bezpečnosti, životného prostredia, infraštruktúry leteckej dopravy (vrátane pridelených časových intervalov) a ochrany spotrebiteľa,

   b. skúmaním sociálnych dôsledkov vykonávania dohody a rozvojom primeraných reakcií na obavy, ktorých oprávnenosť sa preukázala,

   c. skúmaním potenciálnych oblastí ďalšieho rozvoja dohody vrátane odporúčania zmien a doplnení dohody,

   d. vedením zoznamu problémov týkajúcich sa štátnych dotácií alebo podpôr, na ktoré upozornila jedna alebo druhá strana v spoločnom výbore,

   e. prijímaním rozhodnutí, na základe konsenzu, o záležitostiach týkajúcich sa uplatňovania článku 10 ods. 6.

5. Spoločný výbor spolupracuje na základe konsenzu.

Článok 18

Rozhodcovské konanie

1. Každý spor týkajúci sa uplatňovania alebo interpretácie tejto dohody iný ako záležitosti podľa článku 19 alebo prílohy 2, ktorý nie je vyriešený na schôdzi spoločného výboru, môže byť na základe dohody strán postúpený osobe alebo orgánu na rozhodnutie. Ak sa strany takto nedohodnú, spor sa na žiadosť jednej alebo druhej strany predloží na rozhodcovské konanie v súlade s uvedeným postupom.

2. Ak sa strany nedohodnú inak, rozhodcovské konanie sa uskutoční prostredníctvom trojčlenného rozhodcovského orgánu, ktorý sa utvorí takto:

   a. Do 20 dní od prijatia žiadosti o rozhodcovské konanie vymenuje každá strana jedného rozhodcu. Do 45 dní od vymenovania týchto dvoch rozhodcov vymenujú na základe dohody tretieho rozhodcu, ktorý bude konať ako predseda rozhodcovského orgánu.

   b. Ak niektorá zo strán nevymenuje rozhodcu, alebo ak tretí rozhodca nie je vymenovaný v súlade s písmenom a) tohto odseku, jedna alebo druhá strana môže požiadať predsedu rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva, aby vymenoval potrebného rozhodcu alebo rozhodcov do 30 dní od prijatia tejto žiadosti. Ak je predseda rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva štátnym príslušníkom Spojených štátov alebo členského štátu,

vymenovanie uskutoční najvyšší podpredseda tejto rady, ktorý nie je vylúčený z uvedeného dôvodu.

3. Ak sa nedohodne inak, rozhodcovský orgán stanoví hranice svojej právomoci v súlade s touto dohodou a určí svoje procedurálne predpisy. Na žiadosť jednej strany môže rozhodcovský orgán po svojom utvorení požiadať druhú stranu o vykonanie predbežných nápravných opatrení do konečného rozhodnutia rozhodcovského orgánu. Na pokyn rozhodcovského orgánu alebo na žiadosť jednej alebo druhej strany sa do 15 dní od úplného utvorenia rozhodcovského orgánu uskutoční zasadnutie, aby rozhodcovský orgán presne stanovil záležitosti, v ktorých sa bude rozhodovať, a konkrétne postupy, ktoré sa majú dodržiavať.

4. Ak sa nedohodne inak, alebo ak inak nenariadi rozhodcovský orgán:

   a. Žaloba sa podá do 30 dní od úplného utvorenia rozhodcovského orgánu a žalobná odpoveď sa podá do 40 dní po tom. Akákoľvek odpoveď navrhovateľa sa podá do 15 dní od podania žalobnej odpovede. Odpoveď odporcu sa predloží do 15 dní po tom.

   b. Rozhodcovský orgán uskutoční pojednávanie na žiadosť jednej alebo druhej strany, alebo môže uskutočniť pojednávanie z vlastnej iniciatívy do 15 dní od podania poslednej odpovede.

5. Rozhodcovský orgán sa pokúsi vydať písomné rozhodnutie do 30 dní od uskutočnenia pojednávania, alebo ak sa neuskutoční pojednávanie, do 30 dní od podania poslednej odpovede. Platí rozhodnutie väčšiny členov rozhodcovského orgánu.

6. Strany môžu predložiť žiadosť o objasnenie rozhodnutia do 10 dní od jeho vydania a objasnenie sa vydá do 15 dní od takejto žiadosti.

7. Ak rozhodcovský orgán rozhodne, že nastalo porušenie tejto dohody a zodpovedná strana nenapraví toto porušenie alebo nedosiahne dohodu s druhou stranou o vzájomne uspokojivom riešení do 40 dní od oznámenia rozhodnutia rozhodcovského orgánu, druhá strana môže pozastaviť uplatňovanie porovnateľných výhod vyplývajúcich z tejto dohody, až kým strany nedosiahnu dohodu o riešení sporu. Tento odsek sa neinterpretuje ako obmedzujúci právo jednej alebo druhej strany prijímať primerané opatrenia v súlade s medzinárodnými právom.

8. Výdavky rozhodcovského orgánu vrátane poplatkov a nákladov na rozhodcov sa delia medzi stranami rovnakou mierou. Akékoľvek náklady vynaložené predsedom rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva alebo podpredsedom tejto rady v súvislosti s postupmi podľa odseku 2 písm. b) tohto článku sa považujú za súčasť nákladov na rozhodcovský orgán.

Článok 19

Hospodárska súťaž

1. Strany uznávajú, že hospodárska súťaž medzi leteckými spoločnosťami na transatlantickom trhu je dôležitá na podporu cieľov tejto dohody, a potvrdzujú, že

svoje príslušné režimy hospodárskej súťaže uplatňujú na ochranu a zlepšenie hospodárskej súťaže ako celku, a nie jednotlivých účastníkov súťaže.

2. Strany uznávajú, že v súvislosti s uplatňovaním svojich príslušných režimov hospodárskej súťaže na medzinárodnú leteckú dopravu môžu nastať rozdiely, ktoré majú vplyv na transatlantický trh, a že hospodársku súťaž medzi leteckými spoločnosťami na tomto trhu možno podporovať minimalizáciou týchto rozdielov.

3. Strany uznávajú, že spolupráca medzi ich príslušnými protimonopolnými úradmi slúži na podporu hospodárskej súťaže na trhoch a má potenciál podporovať vzájomne zlučiteľné výsledky v regulácii a minimalizovať rozdiely v prístupe pri ich príslušných hodnoteniach dohôd medzi prepravcami z hľadiska hospodárskej súťaže. Strany budú preto podporovať túto spoluprácu v čo najvyššej miere a so zohľadnením rozdielnej zodpovednosti, kompetencií a postupov orgánov v súlade s prílohou 2.

4. Spoločný výbor bude raz ročne informovaný o výsledkoch spolupráce podľa prílohy 2.

Článok 20

Druhá etapa rokovaní

Strany majú spoločný cieľ pokračovať v otváraní prístupu na trh a v maximalizácii výhod pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti, pracovníkov a verejnosť na oboch stranách Atlantického oceánu. Aby tento proces pokračoval, strany vypracujú program postupu vrátane položiek prioritného záujmu pre každú stranu. Strany začnú rokovania najneskôr 60 dní odo dňa začatia dočasného uplatňovania tejto dohody s cieľom urýchlene otvoriť nasledujúcu etapu.

Článok 21

Vzťah s ostatnými dohodami

1. Počas obdobia dočasného uplatňovania podľa článku 24 tejto dohody sa platnosť dvojstranných dohôd uvedených v odseku 1 prílohy 1 pozastavuje, okrem prípadov, ak sa inak stanoví v oddiele 2 prílohy 1.

2. Po nadobudnutí účinnosti podľa článku 25 tejto dohody nahrádza táto dohoda dvojstranné dohody uvedené v oddiele 1 prílohy 1, okrem prípadov, ak sa inak stanoví v oddiele 2 prílohy 1.

3. Ak sa strany stanú stranami mnohostrannej dohody alebo schvália rozhodnutie prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva alebo inou medzinárodnou organizáciou, ktorým sa riešia záležitosti spadajúce do predmetu úpravy tejto zmluvy, musia konzultovať v spoločnom výbore, aby rozhodli, či by sa táto dohoda mala revidovať s cieľom zohľadniť takýto vývoj.

Článok 22

Ukončenie platnosti dohody

Jedna alebo druhá strana môže kedykoľvek zaslať diplomatickými kanálmi druhej strane písomné oznámenie o rozhodnutí ukončiť túto dohodu. Toto oznámenie sa súčasne zašle Medzinárodnej organizácii civilného letectva. Platnosť tejto dohody končí o polnoci greenwichského času na konci dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých prepravcov (IATA) trvajúcej jeden rok odo dňa písomného oznámenia o ukončení, ak nie je toto oznámenie zrušené dohodou strán pred koncom tohto obdobia.

Článok 23

Registrácia v ICAO

Táto dohoda a všetky jej zmeny a doplnenia sa registrujú v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

Článok 24

Predbežné uplatňovanie

Do nadobudnutia účinnosti podľa článku 25:

1. sa strany zaväzujú uplatňovať túto dohodu od [A].

2. jedna alebo druhá strana môže kedykoľvek zaslať diplomatickými kanálmi písomné oznámenie druhej strane o rozhodnutí prestať uplatňovať túto dohodu. V tom prípade sa uplatňovanie ukončí o polnoci greenwichského času na konci dopravnej sezóny Medzinárodného združenia leteckých prepravcov (IATA) trvajúcej jeden rok odo dňa písomného oznámenia, ak nie je toto oznámenie zrušené dohodou strán pred koncom tohto obdobia.

Článok 25

Nadobudnutie platnosti

Táto dohoda nadobúda platnosť jeden mesiac odo dňa neskoršej nóty pri výmene diplomatických nót medzi stranami, ktorými sa potvrdzuje, že sa uskutočnili všetky potrebné postupy pre nadobudnutie platnosti tejto dohody. Na účely tejto výmeny Spojené štáty doručia Európskemu spoločenstvu diplomatickú nótu Európskemu spoločenstvu a jeho členským štátom a Európske spoločenstvo dodá Spojeným štátom diplomatickú nótu alebo nóty Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov. Diplomatická nóta alebo nóty Európskeho spoločenstva a jeho členských štátov musia obsahovať oznámenie každého členského štátu, ktorým sa potvrdzuje, že boli splnené jeho postupy potrebné pre nadobudnutie platnosti tejto dohody.

NA DÔKAZ TOHO podpísaní zástupcovia, náležite oprávnení na tento účel, podpísali túto dohodu.

V [_____] dňa [_____]_____, 200__, v anglickom, českom, dánskom, estónskom, fínskom, francúzskom, gréckom, holandskom, litovskom, lotyšskom, maďarskom, maltskom, nemeckom, poľskom, portugalskom, slovenskom, slovinskom, španielskom, švédskom a talianskom jazyku. V prípade rozdielu má pred ostatnými jazykovými verziami prednosť anglické znenie.

ZA SPOJENÉ ŠTÁTY AMERICKÉ

ZA RAKÚSKU REPUBLIKU

ZA BELGICKÉ KRÁĽOVSTVO

ZA CYPERSKÚ REPUBLIKU

ZA ČESKÚ REPUBLIKU

ZA DÁNSKE KRÁĽOVSTVO

ZA ESTÓNSKU REPUBLIKU

ZA FÍNSKU REPUBLIKU

ZA FRANCÚZSKU REPUBLIKU

ZA SPOLKOVÚ REPUBLIKU NEMECKO

ZA HELÉNSKU REPUBLIKU

ZA MAĎARSKÚ REPUBLIKU

ZA ÍRSKO

ZA TALIANSKU REPUBLIKU

ZA LOTYŠSKÚ REPUBLIKU

ZA LITOVSKÚ REPUBLIKU

ZA LUXEMBURSKÉ VEĽKOVOJVODSTVO

ZA MALTSKÚ REPUBLIKU

ZA HOLANDSKÉ KRÁĽOVSTVO

ZA POĽSKÚ REPUBLIKU

ZA PORTUGALSKÚ REPUBLIKU

ZA SLOVENSKÚ REPUBLIKU

ZA SLOVINSKÚ REPUBLIKU

ZA ŠPANIELSKE KRÁĽOVSTVO

ZA ŠVÉDSKE KRÁĽOVSTVO

ZA SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO VEĽKEJ BRITÁNIE A SEVERNÉHO ÍRSKA

ZA EURÓPSKE SPOLOČENSTVO

PRÍLOHA 1

Oddiel 1

V súlade s ustanoveniami článku 21 tejto dohody sa pozastavuje platnosť nasledujúcich dvojstranných dohôd o leteckej doprave medzi Spojenými štátmi a členskými štátmi, respektíve sa nahrádzajú touto dohodou:

a. Rakúska republika: Dohoda o leteckých službách, podpísaná vo Viedni 16 marca 1989; zmenená a doplnená 14. júna 1995.

b. Belgické kráľovstvo: Dohoda o leteckej doprave uvedená do účinnosti výmenou nót vo Washingtone 23. októbra 1980; zmenená a doplnená 22. septembra a 12. novembra 1986; zmenená a doplnená 5. novembra 1993 a 12. januára 1994.

(zmena a doplnenie uzatvorené 5. septembra 1995 (uplatňované predbežne).)

c. Česká republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Prahe 10. septembra 1996; zmenená a doplnená 4. júna 2001 a 14. februára 2002.

d. Dánske kráľovstvo: Dohoda o službách leteckej dopravy, uvedená do účinnosti výmenou nót vo Washingtone 16. decembra 1944; zmenená a doplnená 6. augusta 1954; zmenená a doplnená 16. júna 1995.

e. Fínska republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Helsinkách 29. marca 1949; súvisiaci protokol podpísaný 12. mája 1980; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1949 a protokol z roku 1980, bola uzatvorená 9. júna 1995.

f. Francúzska republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná vo Washingtone 18. júna 1998; zmenená a doplnená 10. októbra 2000; zmenená a doplnená 22. januára 2002.

g. Spolková republika Nemecko: Dohoda o leteckej doprave a výmena nót, podpísaná vo Washingtone 7. júla 1955; zmenená a doplnená 25. apríla 1989.

(súvisiaci protokol uzatvorený 1. novembra 1978; súvisiaca dohoda uzatvorená 24. mája 1994; protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1955, uzatvorený 23. mája 1996; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa protokol z roku 1996, uzatvorený 10. októbra 2000 (všetky uplatňované dočasne).)

h. Helénska republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Aténach 31. júla 1991; predĺžená do 31. júla 2006 výmenou nót 19. júla a 25. júla 2005.

i. Maďarská republika: Dohoda o leteckej doprave a memorandum o porozumení, podpísané v Budapešti 12. júla 1989; predĺžené do 12. júla 2006 výmenou nót 12. júla a 7. novembra 2005.

j. Írsko: Dohoda o službách leteckej dopravy, uvedená do účinnosti výmenou nót vo Washingtone 3. februára 1945; zmenená a doplnená 25. januára 1988 a 29. septembra 1989; zmenená a doplnená 25. júla a 6. septembra 1990.

(Memorandum o konzultáciách, podpísané vo Washingtone 28. októbra 1993 (uplatňované dočasne).)

k. Talianska republika: Dohoda o leteckej doprave, s memorandom a výmenou nót, podpísaná v Ríme 22. júna 1970; zmenená a doplnená 25. októbra 1988; súvisiace memorandum o porozumení podpísané 27. septembra 1990; zmena a doplnenie dohody z roku 1970 a MOP z roku 1990 uzatvorené 22. novembra a 23. decembra 1991; zmena a doplnenie dohody z roku 1970 a MOP z roku 1990 uzatvorené 30. mája a 21. októbra 1997; dohoda, ktorou sa dopĺňa dohoda z roku 1970, uzatvorená 30. decembra 1998 a 2. februára 1999.

(Protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1970, uzatvorený 6. decembra 1999 (uplatňovaný dočasne).)

l. Luxemburské veľkovojvodstvo: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Luxemburgu 19. augusta 1986; zmenená a doplnená 6. júna 1995; zmenená a doplnená 13. júla a 21. júla 1998.

m. Maltská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná vo Washingtone 12. októbra 2000.

n. Holandské kráľovstvo: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná vo Washingtone 3. apríla 1957; protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1957, uzatvorený 31. marca 1978; zmena a doplnenie protokolu z roku 1978, uzatvorené 11. júna 1986; zmena a doplnenie dohody z roku 1957, uzatvorené 13. októbra a 22. decembra 1987; zmena a doplnenie dohody z roku 1957, uzatvorené 29. januára a 13. marca 1992; zmena a doplnenie dohody z roku 1957 a protokolu z roku 1978, uzatvorené 14. októbra 1992.

o. Poľská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná vo Varšave 16. júna 2001.

p. Portugalská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Lisabone 30. mája 2000.

q. Slovenská republika: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Bratislave 22. januára 2001.

r. Španielske kráľovstvo: Dohoda o leteckej doprave, podpísaná v Madride 20. februára 1973; súvisiaca dohoda z 20. februára, 31. marca a 7. apríla 1987; zmena a doplnenie dohody z roku 1973, uzatvorené 31. mája 1989; zmena a doplnenie dohody z roku 1973, uzatvorené 27. novembra 1991.

s. Švédske kráľovstvo: Dohoda o službách leteckej dopravy, uvedená do účinnosti výmenou nót vo Washingtone 16. decembra 1944; zmenená a doplnená 6. augusta 1954; zmenená a doplnená 16. júna 1995.

t. Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska: Dohoda o leteckých službách a výmena listov, podpísaná na Bermudách 23. júla 1977; dohoda o cenách leteniek pre lety nad severným Atlantickým oceánom, uzavretá 17. marca 1978; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 25. apríla 1978; dohoda, ktorou sa mení a rozširuje dohoda z roku 1978 o

cenách leteniek pre lety nad severným Atlantickým oceánom, uzatvorená 2. novembra a 9. novembra 1978; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 4. decembra 1980; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 20. februára 1985; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa článok 7, príloha 2 a príloha 5 dohody z roku 1977, uzatvorená 25. mája 1989; dohoda o zmenách a doplneniach dohody z roku 1977, ukončení rozhodcovského konania medzi USA a Spojeným kráľovstvom o užívateľských poplatkoch na letisku Heathrow a žiadosti o rozhodcovské konanie podanej Spojeným kráľovstvom v nóte jeho veľvyslanectva č. 87 z 13. októbra 1993 a o vyriešení záležitostí, ktoré boli dôvodom týchto konaní, uzatvorená 11. marca 1994; dohoda, ktorou sa mení a dopĺňa dohoda z roku 1977, uzatvorená 27. marca 1997.

(Úpravy, uplatňované dočasne, stanovené v memorande o konzultáciách zo dňa 11. septembra 1986; úpravy stanovené vo výmene listov z 27. júla 1990; úpravy stanovené v memorande o konzultáciách z 11. marca 1991; úpravy stanovené vo výmene listov zo 6. októbra 1994; úpravy stanovené v memorande o konzultáciách z 5. júna 1995; úpravy stanovené vo výmene listov z 31. marca a 3. apríla 2000 (všetky uplatňované dočasne).)

Oddiel 2

Bez ohľadu na oddiel 1 tejto prílohy, v prípade oblastí, ktoré nie sú zahrnuté do definície „územia“ v článku 1 tejto dohody, dohody stanovené v písmenách d) (Dánsko - Spojené štáty), f) (Francúzsko - Spojené štáty) a t) (Spojené kráľovstvo - Spojené štáty) tohto oddielu sa naďalej uplatňujú v súlade s ich podmienkami.

Oddiel 3

Bez ohľadu na článok 3 tejto dohody, letecké spoločnosti USA nemajú právo zabezpečovať lety určené len na prepravu nákladu, ktoré nie sú súčasťou letov zabezpečujúcich leteckú dopravu pre Spojené štáty, do bodov alebo z bodov v členských štátoch, s výnimkou do bodov alebo z bodov v Českej republike, Francúzskej republike, Spolkovej republike Nemecko, v Luxemburskom veľkovojvodstve, Maltskej republike, Poľskej republike, Portugalskej republike a v Slovenskej republike.

Oddiel 4

Bez ohľadu na ostatné ustanovenia tejto dohody sa tento oddiel uplatňuje na pravidelnú a charterovú kombinovanú leteckú dopravu medzi Írskom a Spojenými štátmi s účinnosťou od začiatku zimnej sezóny IATA 2006/2007 do konca zimnej sezóny IATA 2007/2008.

a. (i) Každá letecká spoločnosť USA a Spoločenstva môže vykonávať 3 priame lety medzi Spojenými štátmi a Dublinom na každý priamy let, ktorý letecká spoločnosť vykonáva medzi Spojenými štátmi a Shannonom. Toto oprávnenie na priame lety do Dublinu sa zakladá na priemere letovej prevádzky počas celého prechodného obdobia v dĺžke troch sezón. Let sa považuje za priamy let do Dublinu alebo priamy let do Shannonu podľa prvého bodu pristátia v Írsku alebo posledného bodu odletu z Írska.

(ii) Požiadavka vykonávať lety do Shannonu stanovená v písmene a) bod (i) tohto oddielu sa skončí, ak akákoľvek letecká spoločnosť otvorí pravidelnú alebo charterovú kombinovanú letovú prevádzku medzi Dublinom a Spojenými štátmi v jednom alebo druhom smere bez toho, aby vykonávala aspoň jeden priamy let do Shannonu na každé tri priame lety do Dublinu v priemere za prechodné obdobie.

b. V prípade liniek medzi Spojenými štátmi a Írskom môžu letecké spoločnosti Spoločenstva prevádzkovať linky len do Bostonu, New Yorku, Chicaga, Los Angeles a 3 ďalších bodov v Spojených štátoch, ktoré je pri ich výbere alebo zmene potrebné oznámiť Spojeným štátom. Tieto linky môžu byť prevádzkované cez medziľahlé body v iných členských štátoch alebo tretích krajinách.

c. Spoločné označovanie liniek je povolené medzi Írskom a Spojenými štátmi len cez iné body v Európskom spoločenstve. Ďalšie úpravy týkajúce sa spoločného označovania liniek sa budú skúmať na základe porozumenia a reciprocity.

PRÍLOHA 2

o

spolupráci pri problémových záležitostiach hospodárskej súťaže v odvetví leteckej dopravy

Článok 1

Spoluprácu stanovenú v tejto prílohe zabezpečuje Ministerstvo dopravy Spojených štátov amerických a Komisia Európskych spoločenstiev (ďalej len „účastníci“) v súlade s ich príslušnými funkciami pre riešenie problémových záležitostí hospodárskej súťaže v odvetví leteckej dopravy, ktoré sa dotýkajú Spojených štátov a Európskeho spoločenstva.

Článok 2

Účel

Účelom tejto spolupráce je:

1. zlepšiť vzájomné chápanie uplatňovania zákonov, postupov a praktík účastníkmi v rámci ich príslušných režimov hospodárskej súťaže s cieľom podporiť hospodársku súťaž v odvetví leteckej dopravy,

2. uľahčiť účastníkom vzájomné chápanie vplyvu vývoja v odvetví leteckej dopravy na hospodársku súťaž na trhu medzinárodnej leteckej dopravy; a

3. zmenšiť potenciál konfliktov pri uplatňovaní príslušných režimov hospodárskej súťaže účastníkmi na dohody a iné právne úpravy spolupráce, ktoré majú vplyv na transatlantický trh,

4. podporovať vzájomne zlučiteľné prístupy regulačných orgánov k dohodám a iným právnym úpravám spolupráce prostredníctvom lepšieho chápania metodiky, analytických metód vrátane vymedzenia príslušného trhu (trhov) a analýzy vplyvu hospodárskej súťaže, a opatrení na nápravu, ktoré účastníci používajú pri svojich príslušných nezávislých hodnoteniach hospodárskej súťaže.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účel tejto prílohy pojem „režim hospodárskej súťaže“ znamená zákony, postupy a praktiky, ktorými sa upravuje spôsob, ako účastníci vykonávajú svoje príslušné funkcie pri hodnotení dohôd a iných právnych úprav spolupráce medzi leteckými spoločnosťami na medzinárodnom trhu. V prípade Európskeho spoločenstva to zahŕňa okrem iného články 81, 82 a 85 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva a ich vykonávacie predpisy v súlade s uvedenou zmluvou, ako aj ich zmeny a doplnenia. V prípade ministerstva dopravy to zahŕňa okrem iného oddiely 41308, 41309 a 41720 hlavy 49 Zbierky zákonov Spojených štátov a jeho vykonávacie predpisy a právne precedensy v súlade s nimi.

Článok 4

Oblasti spolupráce

Spolupráca medzi účastníkmi má nasledujúce formy, s prihliadnutím na výhrady stanovené v odseku 1 písm. a) a odseku 1 písm. b) článku 5:

(1) Stretnutia zástupcov účastníkov vrátane odborníkov na hospodársku súťaž, v zásade polročne, na prerokovanie vývoja v odvetví leteckej dopravy, záležitostí spoločného záujmu v oblasti politiky hospodárskej súťaže a analytických prístupov k uplatňovaniu práva upravujúceho pravidlá hospodárskej súťaže na medzinárodnú leteckú dopravu, najmä na transatlantickom trhu. Uvedená diskusia môže viesť k zlepšeniu chápania príslušných prístupov účastníkov k problémovým záležitostiam hospodárskej súťaže vrátane oblastí zhody, a k vyššej zlučiteľnosti týchto prístupov, najmä vo vzťahu k dohodám medzi leteckými prepravcami.

(2) Konzultácie účastníkov v ktoromkoľvek čase na základe vzájomnej dohody alebo na požiadanie jedného alebo druhého účastníka na prerokovanie akejkoľvek záležitosti týkajúcej sa tejto prílohy vrátane osobitných prípadov.

(3) Každý účastník môže podľa vlastného uváženia vyzvať zástupcov iných orgánov štátnej správy, aby sa zúčastnili podľa potreby na akýchkoľvek stretnutiach alebo konzultáciách konaných podľa odsekov 1 alebo 2.

(4) Včasné oznámenia o nasledujúcich konaniach alebo záležitostiach, ktoré podľa názoru oznamujúceho účastníka môžu mať závažný vplyv na záujmy druhého účastníka v oblasti hospodárskej súťaže:

a. v prípade ministerstva dopravy (i) konanie vo veci preskúmania žiadostí o schválenie dohôd a iných právnych úprav spolupráce medzi leteckými spoločnosťami, týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy, najmä vo veci vyňatia leteckých spoločností zriadených podľa právnych predpisov Spojených štátov a Európskeho spoločenstva z pôsobnosti protimonopolných požiadaviek, a (ii) prijatie dohody o spoločnom podniku podľa oddielu 41720 hlavy 49 Zbierky zákonov Spojených štátov ministerstvom dopravy a a

b. v prípade Komisie Európskeho spoločenstva (i) konanie vo veci preskúmania dohôd a iných právnych úprav spolupráce medzi leteckými spoločnosťami, týkajúcich sa medzinárodnej leteckej dopravy, najmä dohôd o spojenectve a iných dohôd o spolupráci týkajúcich sa leteckých spoločností zriadených podľa právnych predpisov Spojených štátov a Európskeho spoločenstva a (ii) zvažovanie individuálnych a skupinových výnimiek z práva Európskej únie upravujúceho pravidlá hospodárskej súťaže.

(5) Oznámenia o dostupnosti informácií a údajov evidovaných účastníkov v elektronickej alebo inej forme, ktoré môžu mať podľa názoru tohto účastníka závažný vplyv na záujmy druhého účastníka v oblasti hospodárskej súťaže, a o akýchkoľvek podmienkach upravujúcich túto dostupnosť. a

(6) Oznámenia o takých ďalších činnostiach týkajúcich sa politiky hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktoré oznamujúci účastník považuje za vhodné.

Článok 5

Používanie a sprístupňovanie informácií

(1) Bez ohľadu na akékoľvek ďalšie ustanovenie tejto prílohy sa od žiadneho účastníka neočakáva, že poskytne informácie druhému účastníkovi, ak sprístupnenie informácií žiadajúcemu účastníkovi:

a. je zakázané zákonmi, inými právnymi predpismi alebo správnymi opatreniami účastníka, ktorý vlastní informácie, alebo alebo

b. by boli nezlučiteľné s dôležitými záujmami účastníka, ktorý vlastní informácie.

(2) Každý účastník v maximálnej miere zachováva dôvernosť informácií, ktoré mu druhý účastník poskytne podľa tejto prílohy ako dôverné informácie, a postaví sa proti žiadosti o sprístupnenie takýchto informácií tretej strane, ktorá nemá povolenie od poskytujúceho účastníka dostať tieto informácie. Každý účastník má záujem informovať druhého účastníka vždy, ak by sa pri verejnom pojednávaní vyžadovalo sprístupnenie informácií plánovaných na výmenu v diskusii alebo inak.

(3) Ak účastník poskytne v súlade s touto prílohou druhému účastníkovi informácie označené ako dôverné na účely uvedené v článku 2, prijímajúci účastník by mal využiť tieto informácie len na tieto účely.

Článok 6

Vykonávanie

(1) Každý účastník vymenuje zástupcu zodpovedného za koordináciu činností stanovených podľa tejto prílohy.

(2) Táto príloha a všetky činnosti vykonávané účastníkom v súlade s ňou:

a. majú sa vykonávať, len ak to nie je v rozpore so žiadnymi zákonmi, inými právnymi predpismi alebo správnymi opatreniami uplatniteľnými voči tomuto účastníkovi a

b. majú sa vykonávať bez toho, aby bola dotknutá Dohoda medzi Európskymi spoločenstvami a vládou Spojených štátov amerických o uplatňovaní ich právnych predpisov upravujúcich pravidlá hospodárskej súťaže.