



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.4.2006  
KOM(2006) 169 endelig

2006/0058 (CNS)

Forslag til

**AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN  
EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I  
RÅDET**

**om undertegnelse og midlertidig anvendelse af lufttransportaftalen mellem Det  
Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede  
Stater på den anden side**

Forslag til

**AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN  
EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I  
RÅDET**

**om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets  
medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side**

(forelagt af Kommissionen)

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side er forhandlet i medfør af et mandat udstedt af Rådet i juni 2003. Flyruter mellem EU og USA drives i øjeblikket på grundlag af bilaterale aftaler mellem de enkelte medlemsstater og USA. Disse bilaterale aftaler indeholder bestemmelser, som EF-Domstolen i sin dom af november 2002 fastslog er uforenelige med fællesskabsretten, og det er derfor væsentligt, at der etableres nye fællesskabsrammer for flyruter mellem EU og USA. Aftalen er en omfattende aftale for en første fase og indeholder også et tilsagn fra begge parter om at påbegynde forhandlinger om den næste fase inden en fastsat frist. Aftalen vil hermed opfylde Fællesskabets retlige krav og medføre betydelige umiddelbare fordele for passagerer og befragtere, som benytter de transatlantiske ruter.

- **Generel baggrund**

Forhandlingsmandatet tager sigte på etablering af et åbent lufttransportrum mellem EU og USA. Det ville skabe et indre marked for lufttransport mellem EU og USA med fri bevægelse af investeringer, hvor europæiske og amerikanske luftfartsselskaber ville kunne udbyde flyruter uden begrænsninger, herunder på begge parter hjemmemarkeder. Hvis mandatet skal omsættes fuldt ud, forudsætter det væsentlige ændringerne i USA's lovgivning, navnlig for at fjerne de gældende retlige begrænsninger af udenlandsk ejerskab af og kontrol over amerikanske luftfartsselskaber samt cabotage. Det er fortsat meget følsomme politiske temaer i USA, og det er årsagen til, at mandatet udtrykkeligt omfatter en mulighed for at gennemføre en aftale i flere faser, men dog kræver, at der er en mekanisme, som sikrer, at der sker en udvikling hen imod de efterfølgende faser.

Fællesskabet accepterede under forhandlingerne, at cabotage ikke kunne indgå i aftalen om den første fase, men gjorde det klart for USA, at aftalen kun ville kunne accepteres af Fællesskabet, hvis der skete væsentlige fremskridt hen imod at fjerne begrænsningerne vedrørende ejerskab af og kontrol over amerikanske luftfartsselskaber. Den 2. november 2005 udsendte det amerikanske transportministerium (Department of Transportation) en bekendtgørelse om en regelændring (Notice of Proposed Rulemaking), som ændrer fortolkningen af det lovkrav, hvorefter amerikanske luftfartsselskaber skal være under "faktisk kontrol" af amerikanske fysiske og/eller juridiske personer, således at mulighederne for udenlandske fysiske og juridiske personer til at investere i og deltage i ledelsen af amerikanske luftfartsselskaber udvides.

Aftalens tekst blev ud fra mandatets forhandlingsdirektiver endeligt fastlagt af Kommissionen ved den sidste forhandlingsrunde den 18. november 2005. I den endelige aftaletekst har Fællesskabet anført, at Fællesskabet og dets medlemsstater ved afgørelsen om, hvorvidt aftalen skal indgås, vil overveje resultaterne af regelændringen, dvs. teksten i en endelig bestemmelse. Vedtagelsen af en afgørelse i Rådet vil derfor være afhængig af, at det amerikanske transportministerium først vedtager den endelige bestemmelse, som derefter vurderes af Rådet med henblik på at

konstatere, om der virkelig er tale om klar, betydelig og solid ændring af USA's politik på området. Hvis den endelige bestemmelse offentliggøres tilstrækkeligt tidligt, og hvis Rådets holdning dertil er positiv, forventes det, at aftalen kan undertegnes i første halvdel af 2006.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Aftalens bestemmelser afløser de 20 eksisterende bilaterale luftfartsaftaler mellem medlemsstater og USA.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Indgåelsen af en lufttransportaftale med USA har længe været en prioritet for Fællesskabet og er et nøgleelement i udviklingen af Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande, som det blev fremhævet i Kommissionens meddelelse KOM(2005) 79 endelig: "En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande". Aftalen opfylder også et grundlæggende mål for EU's luftfartspolitik over for tredjelande, ved at den bringer eksisterende bilaterale luftfartsaftaler i overensstemmelse med fællesskabsretten.

## 2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

*Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil*

Under hele forhandlingsforløbet har Kommissionen gennemført omfattende høringer af interessegrupper, navnlig via jævnlige møder i det rådgivende forum, der omfatter repræsentanter for luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdstagerorganisationer.

*Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem*

Der er gennemført mere end 10 møder med det rådgivende forum, og alle forhandlingselementer har været drøftet nøje. Alle bemærkninger fra interessegrupperne er der taget behørigt hensyn til ved udarbejdelsen af Fællesskabets forhandlingsposition.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Aftalen er et betydningsfuldt første skridt hen imod Fællesskabets endelige mål, som er etableringen af et åbent lufttransportrum, som dækker hele EU og USA. I en rapport, som i 2002 blev udarbejdet af den amerikanske konsulent Brattle Group for Kommissionen, blev det anslået, at et åbent luftrum ville medføre mere end 17 mio. passagerer ekstra pr. år, forbrugerfordele på mindst 5 mia. EUR pr. år og øget beskæftigelse på begge sider af Atlanterhavet.

Ved aftalen oprettes et fælles udvalg, som vil være ansvarlig for at følge

gennemførelsen af aftalen og dens virkninger.

### 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Aftalen er en omfattende aftale for en første fase, som afløser de eksisterende bilaterale aftaler, som medlemsstaterne har indgået med USA. Aftalen fjerner alle de nuværende begrænsninger af både Fællesskabets og USA's luftfartsselskabers rettigheder til at drive ruter mellem destinationer i Det Europæiske Fællesskab og destinationer i USA. I denne forbindelse fjerner aftalen også hindringerne for, at Fællesskabets luftfartsselskaber kan nyde godt af retten til at etablere sig i Fællesskabet, herunder også retten til ikke-diskriminerende markedsadgang, for så vidt angår udbud af ruter til og fra USA, som blev påpeget i EF-Domstolens domme i sag C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 og C-476/98.

- **Retsgrundlag**

Traktatens artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 3, første afsnit.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende:

Aftalen etablerer nye ordninger på fællesskabsniveau for udbuddet af transatlantiske ruter, som afløser de nuværende ordninger indgået af medlemsstaterne individuelt. Aftalen indfører på samme tid ensartede vilkår for markedsadgang for alle Fællesskabets luftfartsselskaber og etablerer nye ordninger for et reguleringssamarbejde mellem Fællesskabet og USA inden for områder, der er væsentlige for sikker og effektiv drift af transatlantiske ruter. Der vil navnlig være tale om et styrket samarbejde om flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse. Der bliver også tale om nye ordninger for samarbejde mellem parternes konkurrencemyndigheder vedrørende anvendelsen af deres respektive konkurrencelovgivning på international luftfart, der påvirker det transatlantiske marked. Disse ordninger kan kun realiseres på fællesskabsniveau, da de omfatter en række områder, hvor Fællesskabet har enekompetence.

Formålene med forslaget vil af nedenstående årsager bedre kunne nås med en indsats på fællesskabsplan.

Aftalen giver mulighed for at anvende dens bestemmelser på alle 25 medlemsstater samtidigt, således at de samme regler anvendes uden diskrimination og til fordel for alle Fællesskabets luftfartsselskaber uanset deres nationale tilhørsforhold. Luftfartsselskaberne kan nu frit indrette ruter fra enhver destination i EU til enhver destination i USA.

Når alle begrænsninger for markedsadgang fjernes mellem EU og USA, vil det ikke kun tiltrække nye aktører til markedet og skabe muligheder for at betjene lufthavne med uudnyttet kapacitet, men også lette konsolideringen blandt Fællesskabets luftfartsselskaber.

Aftalen sikrer alle Fællesskabets luftfartsselskaber adgang til kommercielle muligheder, f.eks. at stille luftfartøjer med besætning til rådighed for amerikanske luftfartsselskaber; noget som det ikke er lykkedes nogen af medlemsstaterne individuelt at forhandle sig frem til. Et af mandatets vigtigste mål er at skabe ensartede vilkår mellem alle Fællesskabets og USA's luftfartsselskaber, og det kræver et stærkt reguleringssamarbejde, som kun kan finde sted på Fællesskabsniveau.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Der nedsættes et fælles udvalg til at drøfte spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af aftalen. Udvalgt skal fremme udvekslinger på ekspertniveau om nye lovgivnings— og reguleringstiltag eller –forberedelser og overveje potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges. Udvalget består af repræsentanter fra Kommissionen og medlemsstaterne.

Herudover vil medlemsstaterne fortsætte med at udføre de traditionelle administrative opgaver, som de udfører i forbindelse med international lufttransport, men i henhold til fælles regler, der anvendes på en ensartet måde.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået middel: andet.

Andre typer retsakter ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

Luftfartsforbindelser med tredjelande kan kun effektueres ved hjælp af internationale aftaler.

#### **4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

Forslag til

**AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN  
EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I  
RÅDET**

**om undertegnelse og midlertidig anvendelse af lufttransportaftalen mellem Det  
Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede  
Stater på den anden side**

**RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS  
MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET HAR -**

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne forhandlet en lufttransportaftale med Amerikas Forenede Stater (i det følgende benævnt "aftalen").
- (2) Aftalen blev paraferet den .....
- (3) Aftalen bør undertegnes og anvendes midlertidigt af Fællesskabet og medlemsstaterne, med forbehold af senere indgåelse.
- (4) I øjeblikket har USA bl.a. lovkrav om, at et luftfartsselskab, som ønsker at blive godkendt som et amerikansk luftfartsselskab, skal være under "faktisk kontrol" af amerikanske fysiske eller juridiske personer. Dette krav har U.S. Department of Transportation (transportministeriet) fortolket i en vejledning indeholdt i Part 399.88 i Title 14 i Code of Federal Regulations (i det følgende benævnt "CFR 14 Part 399.88").
- (5) Aftalen bygger på den antagelse, at USA anvender den fortolkning af den lovpligtige "faktiske kontrol", som er anført af transportministeriet i CFR 14 Part 399.88 på en sådan måde, at fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstater, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, har mulighed for at udøve en dertil svarende indflydelse på det pågældende selskabs kommercielle aktiviteter. Derfor bør Fællesskabet og medlemsstaterne ophøre med den midlertidige anvendelse af aftalen, hvis de amerikanske luftfartsmyndigheder eller domstole ikke fortolker eller anvender CF 14 399.88 på denne måde, eller hvis bestemmelsen ændres, ophæves, trækkes tilbage eller annulleres, medmindre den afløses af en anden bestemmelse, som sikrer Fællesskabets investorer en mindst lige så god behandling.
- (6) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan den midlertidige anvendelse af aftalen i givet fald bringes til ophør. Det er også nødvendigt at fastlægge en passende procedure for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til aftalens artikel 17, og i voldgiftsproceduren i

henhold til aftalens artikel 18 samt i forbindelse med gennemførelsen af visse af aftalens bestemmelser vedrørende flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, trafikrettigheder og statsstøtte -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

*Artikel 1 (Undertegnelse)*

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den person, der er beføjet til på Det Europæiske Fællesskabs vegne at undertegne lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side, med forbehold af senere indgåelse. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

*Artikel 2 (Midlertidig anvendelse)*

1. I afventning af aftalens ikrafttræden anvendes den midlertidigt af Fællesskabet og af medlemsstaterne fra den [...].
2. En afgørelse om at ophøre med den midlertidige anvendelse af aftalen og at meddele dette til USA i henhold til aftalens artikel 24, stk. 2, samt en afgørelse om at tilbagekalde en sådan meddelelse træffes enstemmigt af Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen.
3. Hvis Rådet i overensstemmelse med proceduren i stk. 2 afgør, at
  - a) de amerikanske luftfartsmyndigheder eller domstole fortolker eller anvender CFR 14 Part 399.88 (eller en senere bestemmelse) på en sådan måde, at fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstaterne, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, ikke får mulighed for at udøve en dertil svarende indflydelse på det pågældende luftfartsselskabs kommercielle aktiviteter, med undtagelse af aktiviteter, der vedrører flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse og forpligtelserne i forbindelse med Civil Reserve Air Fleet, eller
  - b) CFR 14 Part 399.88 (eller en senere bestemmelse) ændres på en måde, så fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstaterne, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, gives en ringere behandling end det ville have været tilfældet i henhold til CFR 14 Part 399.88, eller
  - c) CFR 14 Part 399.88 (eller en senere bestemmelse) trækkes tilbage, ophæves eller annulleres, medmindre den afløses af en anden bestemmelse, som garanterer fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstaterne, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, en lige så gunstig behandling, som det ville have været tilfældet i henhold til CFR 14 Part 399.88,

fremsendes den i aftalens artikel 24, stk. 2, omhandlede meddelelse.

### *Artikel 3 (Det Fælles Udvalg)*

1. Fællesskabet og medlemsstaterne repræsenteres i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i medfør af aftalens artikel 17, af Kommissionen bistået af medlemsstaternes repræsentanter.
2. Fællesskabets og dets medlemsstaters standpunkt i Det Fælles Udvalg i spørgsmål, der er omfattet af aftalens artikel 17 og 19, eller andre spørgsmål, som ikke kræver vedtagelse af en afgørelse med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen. I alle andre spørgsmål fastlægges Fællesskabets og dets medlemsstaters standpunkt af Rådet med kvalificeret flertal på grundlag af et forslag fra Kommissionen.

### *Artikel 4 (Voldgift)*

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i voldgiftssager i medfør af aftalens artikel 18.
2. Afgørelsen om at suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i henhold til aftalens artikel 18, stk. 7, træffes af Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.
3. Enhver anden passende foranstaltning, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 18, beslutes af Kommissionen med bistand fra et særligt udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

### *Artikel 5 (Trafikrettigheder)*

1. Medlemsstaterne underretter på forhånd Kommissionen om alle beslutninger, de påtænker at vedtage i medfør af aftalens artikel 4 og 5.
2. Hvis Kommissionen på noget tidspunkt beslutter, at en beslutning, som en medlemsstat har truffet eller agter at træffe i medfør af aftalens artikel 4 og 5, ikke er forenelig med aftalen, fremsender den en afgørelse til den pågældende medlemsstat, som pålægger denne at træffe passende foranstaltninger med henblik på at overholde aftalen. Kommissionen underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden ti arbejdsdage efter dennes meddelelse. Rådet kan træffe en anden afgørelse inden for én måned herefter. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### *Artikel 6 (Flyvesikkerhed)*

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, de modtager i medfør af aftalens artikel 7.

### *Artikel 7 (Sikkerhedsbeskyttelse)*

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, de modtager i medfør af aftalens artikel 8.



*Artikel 8 (Statsstøtte)*

1. Hvis en medlemsstat mener, at påtænkt eller faktisk støtte fra en statslig enhed på USA's territorium vil have de negative virkninger på konkurrencesituationen, der er omhandlet i aftalens artikel 13, stk. 2, kan denne gøre Kommissionen opmærksom på situationen, som så kan tage kontakt til den pågældende statslige enhed eller anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, der er nedsat i medfør af aftalens artikel 17.
2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen, hvis de kontaktes af USA i medfør af aftalens artikel 13, stk. 3.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*

Forslag til

**AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN  
EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I  
RÅDET**

**om indgåelse af lufttransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets  
medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side**

RÅDET OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS  
MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 3, første afsnit,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>1</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne forhandlet en lufttransportaftale med Amerikas Forenede Stater (i det følgende benævnt "aftalen").
- (2) Aftalen blev parafetret den .....
- (3) Fællesskabet og medlemsstaterne bør godkende aftalen.
- (4) I øjeblikket har USA bl.a. lovkrav om, at et luftfartsselskab, som ønsker at blive godkendt som et amerikansk luftfartsselskab, skal være under "faktisk kontrol" af amerikanske fysiske eller juridiske personer. Dette krav har U.S. Department of Transportation (transportministeriet) fortolket i en vejledning indeholdt i Part 399.88 i Title 14 i Code of Federal Regulations (i det følgende benævnt "CFR 14 Part 399.88").
- (5) Aftalen bygger på den antagelse, at USA anvender den fortolkning af den lovpligtige "faktiske kontrol", som er anført af transportministeriet i CFR 14 Part 399.88 på en sådan måde, at fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstater, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, har mulighed for at udøve en dertil svarende indflydelse på det pågældende selskabs kommercielle aktiviteter. Derfor bør Fællesskabet og medlemsstaterne ophøre med den midlertidige anvendelse af aftalen, hvis de amerikanske luftfartsmyndigheder eller domstole ikke fortolker eller anvender CF 14 399.88 på denne måde, eller hvis bestemmelsen ændres, ophæves, trækkes tilbage eller annulleres, medmindre den afløses af en anden bestemmelse, som sikrer Fællesskabets investorer en mindst lige så god behandling.

---

<sup>1</sup> EFT C ...

- (6) Det er nødvendigt at fastlægge en procedure for, hvordan aftalen i givet fald bringes til ophør. Det er også nødvendigt at fastlægge en passende procedure for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i henhold til aftalens artikel 17, og i voldgiftsproceduren i henhold til aftalens artikel 18 samt i forbindelse med gennemførelsen af visse af aftalens bestemmelser vedrørende flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, trafikrettigheder og statsstøtte -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

*Artikel 1 (Godkendelse)*

1. Luftransportaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Amerikas Forenede Stater på den anden side godkendes hermed på Fællesskabets vegne. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.
2. Hver medlemsstat fremsender efter færdiggørelse af sine interne procedurer for aftalens ikrafttræden den diplomatiske note, der er omhandlet i aftalens artikel 25, til Rådets sekretariat.
3. Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den person, der er beføjet til på Det Europæiske Fællesskabs og medlemsstaternes vegne at overbringe de diplomatiske noter, der er omhandlet i aftalens artikel 25, til Amerikas Forenede Stater.

*Artikel 2 (Ophør)*

1. En afgørelse om at ophøre med anvendelsen af aftalen og at meddele dette til USA i henhold til aftalens artikel 22 samt en afgørelse om at tilbagekalde en sådan meddelelse træffes enstemmigt af Rådet på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne på grundlag af et forslag fra Kommissionen.
2. Hvis Rådet i overensstemmelse med proceduren i stk. 2 afgør, at
  - a) de amerikanske luftfartsmyndigheder eller domstole fortolker eller anvender CFR 14 Part 399.88 (eller en senere bestemmelse) på en sådan måde, at fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstaterne, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, ikke får mulighed for at udøve en dertil svarende indflydelse på det pågældende luftfartsselskabs kommercielle aktiviteter, med undtagelse af aktiviteter, der vedrører flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse og forpligtelserne i forbindelse med Civil Reserve Air Fleet, eller
  - b) CFR 14 Part 399.88 (eller en senere bestemmelse) ændres på en måde, så fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstaterne, som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, gives en ringere behandling end det ville have været tilfældet i henhold til CFR 14 Part 399.88, eller
  - c) CFR 14 Part 399.88 (eller en senere bestemmelse) trækkes tilbage, ophæves eller annulleres, medmindre den afløses af en anden bestemmelse, som garanterer fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i medlemsstaterne,

som har investeret i et amerikansk luftfartsselskab, en lige så gunstig behandling, som det ville have været tilfældet i henhold til CFR 14 Part 399.88,

fremsendes den i aftalens artikel 22 omhandlede meddelelse.

#### *Artikel 3 (Det Fælles Udvalg)*

1. Fællesskabet og medlemsstaterne repræsenteres i Det Fælles Udvalg, der nedsættes i medfør af aftalens artikel 17, af Kommissionen bistået af medlemsstaternes repræsentanter.
2. Fællesskabets og dets medlemsstaters standpunkt i Det Fælles Udvalg i spørgsmål, der er omfattet af aftalens artikel 17 og 19, eller andre spørgsmål, som ikke kræver vedtagelse af en afgørelse med retsvirkning, fastlægges af Kommissionen. I alle andre spørgsmål fastlægges Fællesskabets og dets medlemsstaters standpunkt af Rådet med kvalificeret flertal på grundlag af et forslag fra Kommissionen.

#### *Artikel 4 (Voldgift)*

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i voldgiftssager i medfør af aftalens artikel 18.
2. Afgørelsen om at suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i henhold til aftalens artikel 18, stk. 7, træffes af Rådet på grundlag af et forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.
3. Enhver anden passende foranstaltning, som skal træffes i medfør af aftalens artikel 18, besluttet af Kommissionen med bistand fra et særligt udvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne, der er udpeget af Rådet.

#### *Artikel 5 (Trafikrettigheder)*

1. Medlemsstaterne underretter på forhånd Kommissionen om alle beslutninger, de påtænker at vedtage i medfør af aftalens artikel 4 og 5.
2. Hvis Kommissionen på noget tidspunkt beslutter, at en beslutning, som en medlemsstat har truffet eller agter at træffe i medfør af aftalens artikel 4 og 5, ikke er forenelig med aftalen, fremsender den en afgørelse til den pågældende medlemsstat, som pålægger denne at træffe passende foranstaltninger med henblik på at overholde aftalen. Kommissionen underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden ti arbejdsdage efter dennes meddelelse. Rådet kan træffe en anden afgørelse inden for én måned herefter. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

#### *Artikel 6 (Flyvesikkerhed)*

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, de modtager i medfør af aftalens artikel 7.

*Artikel 7 (Sikkerhedsbeskyttelse)*

Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om alle anmodninger og meddelelser, de modtager i medfør af aftalens artikel 8.

*Artikel 8 (Statsstøtte)*

1. Hvis en medlemsstat mener, at påtænkt eller faktisk støtte fra en statslig enhed på USA's territorium vil have de negative virkninger på konkurrencesituationen, der er omhandlet i aftalens artikel 13, stk. 2, kan denne gøre Kommissionen opmærksom på situationen, som så kan tage kontakt til den pågældende statslige enhed eller anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, der er nedsat i medfør af aftalens artikel 17.
2. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen, hvis de kontaktes af USA i medfør af aftalens artikel 13, stk. 3.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*

## BILAG

### LUFTTRANSPORTAFTALE

AMERIKAS FORENEDE STATER (i det følgende benævnt "USA") som den ene part og

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

KONGERIGET BELGIEN,

REPUBLIKKEN CYPERN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

REPUBLIKKEN FINLAND,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN UNGARN,

IRLAND,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

REPUBLIKKEN MALTA

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

KONGERIGET SPANIEN,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

der alle er parter i traktaten om oprettelse af DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB og medlemmer af Den Europæiske Union (i det følgende benævnt "medlemsstaterne"),

og DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB som den anden part,

som nærer ønske om at fremme et internationalt luftfartssystem baseret på markedskonkurrence mellem luftfartsselskaber med mindst mulig indgriben og regulering fra det offentliges side,

som ønsker at lette udbygningen af mulighederne inden for international lufttransport, herunder ved at udvikle lufttransportnet, som imødekommer passagerers og befragteres ønske om gode lufttransportydelser

som ønsker at gøre det muligt for luftfartsselskaber at tilbyde rejsende og befragtere konkurrencedygtige priser og ydelser på åbne markeder,

som ønsker, at alle lufttransportindustriens sektorer, herunder også luftfartsselskabernes ansatte, nyder godt af en liberaliseret aftale,

som nærer ønske om at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse i international lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af lufttransport i ugunstig retning samt underminerer offentlighedens tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

som beagter konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

som anerkender, at statsstøtte kan have en negativ virkning på konkurrencesituationen i luftfartssektoren og kan bringe denne aftales grundlæggende mål i fare,

som bekræfter, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

som beagter vigtigheden af forbrugerbeskyttelse, herunder den beskyttelse, som er fastsat i konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999,

som agter at bygge videre på eksisterende aftaler for at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider af Atlanterhavet,

som agter at blive et verdensforbillede for så vidt angår fremme af liberaliseringen inden for denne vigtige økonomiske sektor -

er blevet enige om følgende:

## Artikel 1

### Definitioner

Medmindre andet fremgår, forstås i denne aftale ved:

1. "Aftale": denne aftale og bilagene dertil, med eventuelle ændringer
2. "lufttransport": befordring mod vederlag af passagerer, bagage, fragt eller post i et luftfartøj, hver for sig eller kombineret
3. "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944; og som omfatter:
  - a. alle ændringer, som er trådt i kraft i henhold til konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både USA og den eller de medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål, og
  - b. alle bilag og ændringer hertil vedtaget i henhold til konventionens artikel 90, for så vidt at et sådant bilag eller en sådan ændring på et givet tidspunkt, som er relevant for det aktuelle spørgsmål, er gældende både for USA og den eller de berørte medlemsstater
4. "fulde omkostninger": omkostningerne ved at levere en ydelse plus et rimeligt tillæg til dækning af faste administrative omkostninger
5. "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
6. "part": enten USA eller Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater
7. "takst": billetpris, fragtrate eller afgift for befordring af passagerer, bagage og/eller fragt (undtagen post) ad luftvejen, herunder overfladetransport i forbindelse med international lufttransport, hvis relevant, som opkræves af luftfartsselskaber og disses agenter, samt vilkårene for den pågældende billetpris, fragtrate eller afgift
8. "tekniske landinger": landinger, som har andre formål end optagning og afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post, som befordres ad luftvejen
9. "territorium": For USA dækker begrebet landområderne (kontinentet og øer), indre farvande og territorialfarvande underlagt USA's højhedsret eller jurisdiktion, og for Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater de landområder (kontinentet og øer), indre farvande og territorialfarvande, som traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse på og på de vilkår, der er fastlagt i traktaten og alle senere instrumenter. Anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på. Anvendelsen af aftalen på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er iværksat, og



10. "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse faciliteter og ydelser i lufthavne og på lufthavnsområdet, luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og tjenester, herunder relaterede ydelser og faciliteter.

## *Artikel 2*

### Rimelig og lige adgang

Hver af parterne giver begge parter luftfartsselskaber rimelig og lige adgang til at konkurrere om at udbyde de internationale lufttransportydelser, der er omfattet af denne aftale.

## *Artikel 3*

### Tilståelse af rettigheder

1. Hver af parterne tilstår den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af international lufttransport:
  - a. ret til at overflyve sit territorium uden landing
  - b. ret til at foretage teknisk landing på sit territorium
  - c. ret til at gennemføre international lufttransport mellem destinationer på følgende strækninger:
    - i. for USA's luftfartsselskaber: fra destinationer beliggende før USA, via USA og mellemliggende destinationer til alle destinationer i medlemsstaterne og videre; og for rene fragttjenester: mellem enhver medlemsstat og alle destinationer (herunder også i andre medlemsstater)
    - ii. for Det Europæiske Fællesskabs og dets medlemsstaters luftfartsselskaber (herefter benævnt "Fællesskabets luftfartsselskaber"): fra destinationer beliggende før medlemsstaterne, via medlemsstaterne og mellemliggende destinationer til alle destinationer i USA og videre; og for rene fragttjenester: mellem USA og alle destinationer, og
  - d. de rettigheder, som ellers er anført i denne aftale.
2. Et luftfartsselskab kan for alle flyvninger frit vælge at:
  - a. gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
  - b. kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
  - c. betjene forudliggende, mellemliggende og efterfølgende destinationer samt destinationer på parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge
  - d. undlade landing på én eller flere destinationer
  - e. overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination

- f. betjene destinationer længere borte end destinationer på dets eget territorium uden at skifte fly eller ændre rutenummer og udbyde og annoncere disse ruter som gennemgående ruter over for offentligheden
- g. gøre ophold på enhver destination i eller uden for parternes territorium
- h. befordre transittrafik gennem den anden parts territorium, og
- i. kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse

uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden at miste nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale.

- 3. Bestemmelserne i stk. 1 finder anvendelse under forudsætning af, at befordringen (undtaget rene fragttjenester) udgør del af en rute, hvormed et amerikansk luftfartsselskab betjener USA, eller en rute, hvormed et af Fællesskabets luftfartsselskaber betjener en medlemsstat.
- 4. Hver af parterne tillader ethvert luftfartsselskab at fastsætte frekvens og kapacitet af den internationale lufttransport, som det udbyder på grundlag af kommercielle markedsovervejelser. I overensstemmelse med denne ret foretager ingen af parterne ensidigt begrænsning af trafikmængde, frekvens eller regelmæssighed af den rute, eller den eller de typer af luftfartøjer, som anvendes af den anden parts luftfartsselskaber til driften, ej heller kræver parterne aflevering af ruteplaner, programmer for charterflyvning eller driftsplaner for den anden parts luftfartsselskaber, undtaget for så vidt som det måtte være krævet af toldmæssige, tekniske, driftsmæssige eller miljømæssige årsager (i overensstemmelse med artikel 14), på ensartede vilkår, som er i overensstemmelse med konventionens artikel 15.
- 5. Ethvert luftfartsselskab kan deltage i den internationale lufttransport, uden at der gælder nogen begrænsning for så vidt angår ændring på noget tidspunkt af antallet og typen af anvendte luftfartøjer, forudsat, at befordringen (undtaget rene fragttjenester) udgør del af en rute, hvormed et amerikansk luftfartsselskab betjener USA, eller en rute, hvormed et af Fællesskabets luftfartsselskaber betjener en medlemsstat.
- 6. Intet i denne aftale skal anses for at tilstå:
  - a. amerikanske luftfartsselskaber retten til på en medlemsstats territorium at optage passagerer, bagage, fragt eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den pågældende medlemsstats territorium
  - b. Fællesskabets luftfartsselskaber retten til på USA's territorium at optage passagerer, bagage, fragt eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på USA's territorium.

#### *Artikel 4*

##### Bemyndigelse

Når en parts luftfartsselskaber forelægger korrekt udformede anmodninger om driftstilladelser og tekniske godkendelser, udsteder den anden part med mindst muligt tidsforbrug til procedurer passende tilladelser og godkendelser, forudsat at:

- a. for et amerikansk luftfartsselskab: en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af selskabet indehaves af USA, fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i USA eller begge dele
- b. for et af Fællesskabets luftfartsselskaber: en væsentlig andel ejes og den faktiske kontrol af selskabet indehaves af en eller flere medlemsstater, fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i en eller flere medlemsstater eller begge dele
- c. luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som er fastsat i den udstedende parts love og forskrifter, som normalt anvendes af denne i forbindelse med udstedelse af tilladelser og godkendelser vedrørende international lufttransport, og
- d. bestemmelserne i artikel 7 (flyvesikkerhed) og artikel 8 (sikkerhedsbeskyttelse) opretholdes og administreres korrekt.

#### *Artikel 5*

##### Tilbagekaldelse af bemyndigelse

1. Hver af parterne kan tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelser eller tekniske godkendelser, eller på anden vis suspendere eller begrænse driften af et af den anden parts luftfartsselskaber, hvis:
  - a. for et amerikansk luftfartsselskab: en væsentlig andel ikke ejes og den faktiske kontrol af selskabet ikke indehaves af USA, fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i USA eller begge dele
  - b. for et af Fællesskabets luftfartsselskaber: en væsentlig andel ikke ejes og den faktiske kontrol af selskabet ikke indehaves af en eller flere medlemsstater, fysiske eller juridiske personer hjemmehørende i en eller flere medlemsstater eller begge dele, eller
  - c. det pågældende luftfartsselskab ikke har overholdt de love og forskrifter, der er henvist til i aftalens artikel 6 (Anvendelse af lovgivning).
2. Medmindre umiddelbar indgriben er nødvendig for at forhindre yderligere overtrædelse af bestemmelsen i stk. 1, litra c), udøves de rettigheder, der er fastsat i denne artikel, kun efter forudgående konsultation med den anden part.

3. Denne artikel begrænser ikke en parts ret til at nægte, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse af en eller flere af den anden parts luftfartsselskaber i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 7 (flyvesikkerhed) eller artikel 8 (sikkerhedsbeskyttelse).

#### *Artikel 6*

##### Anvendelse af lovgivning

1. En parts love og forskrifter vedrørende ankomst til og afgang fra dens territorium for luftfartøjer i international lufttransport, eller vedrørende drift og navigation af sådanne luftfartøjer på dens territorium, finder anvendelse på luftfartøjer, som bruges af den anden parts luftfartsselskaber, og skal overholdes af luftfartøjerne ved ankomst til, ophold på og afgang fra den første parts territorium.
2. En parts love og forskrifter vedrørende adgang til eller afgang fra dens territorium for et luftfartøjs passagerer, besætninger og fragt (herunder bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, pas, told og karantæne samt bestemmelser for post) skal efterkommes af den anden parts luftfartsselskaber af eller på vegne af dets passagerer, besætninger og fragt ved ankomst til, ophold på eller afgang fra den første parts territorium.

#### *Artikel 7*

##### Flyvesikkerhed (Safety)

1. I forbindelse med den lufttransport, som er omfattet af denne aftale, skal parternes myndigheder anerkende gyldigheden af luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og tilladelser udstedt eller godkendt af den anden parts myndighed og stadig i kraft, forudsat at kravene til sådanne beviser og tilladelser mindst svarer til de gældende minimumsnormer ifølge konventionen. En parts ansvarlige myndigheder kan dog i forbindelse med flyvninger over denne parts eget territorium nægte at anerkende duelighedsbeviser og tilladelser for egne statsborgere, som er udstedt eller godkendt af den anden parts myndigheder.
2. En parts ansvarlige myndigheder kan anmode om konsultationer med andre ansvarlige myndigheder vedrørende de sikkerhedsstandarder, der anvendes af de pågældende myndigheder i forbindelse med luftfartsfaciliteter, luftfartøjsbesætninger, luftfartøjer og driften af de luftfartsselskaber, der er underlagt de pågældende myndigheders kontrol. Sådanne konsultationer finder sted inden 45 dage fra anmodningen herom, medmindre andet aftales. Hvis de myndigheder, som har anmodet om konsultationerne, efter sådanne konsultationer finder, at de adspurgte myndigheder ikke på effektiv vis opretholder og administrerer sikkerhedsnormer og –krav på disse områder, som mindst svarer til de på det tidspunkt gældende minimumsnormer ifølge konventionen, underretter de førstnævnte myndigheder den anden parts myndigheder om disse konstateringer samt de skridt, som anses for nødvendige for at opfylde minimumsnormerne. Den anden parts myndigheder skal derefter iværksætte passende korrigerende foranstaltninger. De ansvarlige myndigheder, som har fremsat anmodningen om korrigerende

foranstaltninger, forbeholder sig ret til at nægte, tilbagekalde, suspendere eller begrænse driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse af et eller flere luftfartsselskaber, som der føres tilsyn med af myndigheder, der ikke iværksætter passende korrigerende foranstaltninger inden for et rimeligt tidsrum, og til umiddelbart at skride ind over for sådanne luftfartsselskaber, hvis dette er væsentligt for at forhindre, at en fortsat manglende overholdelse af forpligtelsen til at opretholde og administrere de nævnte normer og krav medfører en umiddelbar trussel mod flyvesikkerheden.

3. Når der fremsendes anmodninger og meddelelser i medfør af denne artikel, fremsendes de samtidig til Europa-Kommissionen.
4. Intet i denne artikel forhindrer, at parternes ansvarlige myndigheder af og til drøfter sikkerhedsspørgsmål, herunder rutinemæssig anvendelse af sikkerhedsnormer og -krav eller nødsituationer, som kan opstå.

### *Artikel 8*

#### Beskyttelse af luftfartens sikkerhed (Security)

1. Parterne bekræfter i overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international lovgivning, at deres respektive forpligtelse overfor den anden part til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod ulovlig forstyrrelse, udgør en integreret del af denne overenskomst. Uden at begrænse deres generelle rettigheder og forpligtelser i henhold til international lovgivning skal parterne især handle i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer, udfærdiget i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, udfærdiget i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, udfærdiget i Montreal den 23. september 1971, samt protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, udfærdiget i Montreal den 24. februar 1988.
2. Parterne tilstår efter anmodning hinanden al nødvendig bistand i forbindelse med enhver trussel mod den civile luftfarts sikkerhed, herunder for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg.
3. Parterne handler i deres gensidige relationer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed, som er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og indføjet som tillæg til konventionen. Parterne forlanger, at de som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret hos den pågældende part, eller de som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer, og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på deres territorium, og de som driver lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

4. Hver af parterne sikrer, at passende forholdsregler finder effektiv anvendelse inden for deres territorium, med henblik på at beskytte luftfartøjer, og til at undersøge deres passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd, forud for samt under ombordstigning eller lastning, og at disse forholdsregler tilpasses til at imødegå de øgede risici for den civile luftfarts sikkerhed. Hver af parterne er enig i, at de af den anden part fastlagte bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed for udflyvning fra eller ophold på dennes territorium skal overholdes. Hver af parterne skal velvilligt overveje enhver anmodning fra den anden part om særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødegåelse af en særskilt trussel.
5. Parterne kan under fuld hensyntagen til og med gensidig respekt for hinandens højhedsret vedtage sikkerhedsforanstaltninger for adgangen til deres respektive territorier. Hvis det er muligt, skal en part i denne forbindelse tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som allerede anvendes af den anden part, og eventuelle synspunkter, som fremføres af den anden part. Parterne anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som anses for at udgøre en trussel mod dens sikkerhed.
6. Parterne kan iværksætte nødforanstaltninger, herunder ændringer, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel. Sådanne foranstaltninger meddeles umiddelbart den anden parts ansvarlige myndigheder.
7. Parterne understreger vigtigheden af at arbejde frem mod forenelig praksis og normer med sigte på at øge lufttransportsikkerheden og mindske forskellene mellem deres love og forskrifter. Med dette mål for øje vil parterne fuldt udnytte og udvikle eksisterende kanaler til drøftelser af nuværende og foreslåede sikkerhedsforanstaltninger. Parterne forventer, at drøftelserne bl.a. andet vil dreje sig om nye sikkerhedsforanstaltninger, der foreslås eller overvejes af en af parterne, herunder en nyovervejelse af sikkerhedsforanstaltninger, som skyldes ændrede omstændigheder, foranstaltninger, som en af parterne foreslår for at imødekomme den anden parts sikkerhedskrav, mulighederne for en hurtigere tilpasning af normer i forbindelse med luftfartssikkerhedsforanstaltninger, og hvorvidt én parts krav er forenelige med den anden parts lovgivning. Sådanne drøftelser bør medvirke til at fremme tidlig underretning om og forudgående drøftelse af nye sikkerhedsinitiativer og -krav.
8. Uden at foregribe et behov for umiddelbar indgriben for at beskytte transportsikkerheden, bekræfter parterne, at de ved overvejelser af sikkerhedsforanstaltninger vil evaluere eventuelle negative virkninger på international lufttransport, og – medmindre de er forhindret af lovgivning – tage hensyn hertil, når de beslutter, hvilke foranstaltninger der er nødvendige og hensigtsmæssige for at løse de pågældende sikkerhedsproblemer.
9. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer eller andre ulovlige handlinger mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, deres passagerer og besætning, lufthavn eller luftnavigationsanlæg, eller trussel herom, bistår parterne hinanden ved at lette udveksling af oplysninger samt andre passende forholdsregler, med henblik på hurtig og sikker afslutning af en sådan hændelse eller trussel herom.
10. Hvor en part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget denne artikels bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed, kan denne part anmode om

øjeblikkelige konsultationer med den anden parts kompetente luftfartsmyndigheder. Fremkommer der ikke en tilfredsstillende løsning inden 15 dage fra datoen for en sådan anmodning, er det tilstrækkelig grund til at nægte, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for driftstilladelsen eller den tekniske godkendelse af et eller flere af den pågældende parts luftfartsselskaber. Er der tale om en nødsituation kan en part iværksætte forholdsregler, inden der er gået 15 dage.

11. Uafhængigt af lufthavnsinspektioner, som gennemføres for at fastslå, om der er overensstemmelse med de i stk. 3 omhandlede luftfartssikkerhedsnormer og -praksis, kan en part anmode den anden part om at samarbejde ved en vurdering af, hvorvidt specifikke sikkerhedsforanstaltninger hos den sidstnævnte part er i overensstemmelse med den anmodende parts krav. Parternes ansvarlige myndigheder forhåndskoordinerer de lufthavne, der skal vurderes, og datoerne for vurderingen samt fastlægger en procedure for bearbejdning af sådanne vurderingers resultater. Den anmodende part kan efter overvejelse af vurderingens resultater beslutte, at den anden part anvender sikkerhedsforanstaltninger af en tilsvarende standard på sit territorium, således at transitpassagerer, -bagage og/eller -fragt ikke behøver at blive screenet igen på den anmodende parts territorium. En sådan beslutning meddeles den anden part.

#### *Artikel 9*

##### Kommercielle muligheder

1. En parts luftfartsselskaber har ret til at etablere repræsentationer på den anden parts territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelser og varetage de dertil knyttede aktiviteter
2. Hver parts luftfartsselskaber har ret til (i overensstemmelse med den andens parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) at medtage og beskæftige personale på den anden parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af lufttransportydelser.
3. a. Hvert luftfartsselskab kan vælge mellem følgende rettigheder med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium, jf. dog litra b):
  - (i) ret til selv at varetage sin groundhandling ("egen-groundhandling"), eller
  - (ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der kan levere groundhandlingsydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter og opererer på markedet.
- b. Rettighederne i litra a), nummer (i) og (ii), er kun underlagt specifikke begrænsninger, som skyldes plads- eller kapacitetsproblemer, der skyldes hensynet til en sikker drift af lufthavnen. I tilfælde hvor sådanne begrænsninger udelukker egen-groundhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingsydelser, skal alle luftfartsselskaber have lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art. Priserne for sådanne ydelser må

ikke overstige deres fulde omkostninger, herunder en rimelig fortjeneste på aktiver efter afskrivning.

4. Hver af parternes luftfartsselskaber må på den anden parts territorium sælge lufttransportydelse direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsganter eller andre mellemlid udpeget af luftfartsselskabet. Luftfartsselskaberne har ret til at sælge og enhver person skal frit kunne købe sådanne ydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta.
5. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle indtægter, som overstiger beløb, der udbetales lokalt, og overføre dem fra den anden parts territorium til hjemlandet eller, hvis det ikke strider mod love eller forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner og uden at være underkastet nogen afgifter, til den gældende vekselkurs for transaktioner og overførsel i kraft på det tidspunkt, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang.
6. Hver af parternes luftfartsselskaber har ret til at betale lokalt påløbne omkostninger på den anden parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. Efter eget valg kan parternes luftfartsselskaber betale sådanne omkostninger på den anden parts territorium i frit omsættelig valuta i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.
7. I forbindelse med drift og udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan hver parts luftfartsselskaber frit indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. blokeret kapacitet og fælles rutenumre, med:
  - a. en eller flere af parternes luftfartsselskaber
  - b. en eller flere tredjelandes luftfartsselskaber, og
  - c. en udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land,under forudsætning af, at (i) alle parter i sådanne aftaler har de fornødne bemyndigelser, og (ii) samarbejdet opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på drift og udbud af international lufttransport.
8. Hver parts luftfartsselskaber kan indgå aftaler om at stille luftfartøjer med besætning til rådighed for international lufttransport med:
  - a. en eller flere af parternes luftfartsselskaber og
  - b. en eller flere tredjelandes luftfartsselskaber,under forudsætning af, at alle parter i sådanne aftaler har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som nærværende aftales parter normalt anvender på sådanne aftaler. Parterne kan ikke kræve af hverken den ene eller den anden parts luftfartsselskaber, som stiller luftfartøjer til rådighed, at de skal have trafikrettigheder til de ruter, som luftfartøjet benyttes til.



9. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere i forbindelse med international lufttransport ret til frit og uden begrænsninger at vælge landtransport af fragt til og fra destinationer på parternes territorium eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådant fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Luftfartsselskaber kan vælge at udføre deres egen overfladetransport eller at indgå aftale herom med andre overfladetransportører, herunder overfladetransport, som udføres af andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af lufttransport af fragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

### *Artikel 10*

#### Told og afgifter

1. Luftfartøjer, som benyttes i international lufttransport af et af den anden parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, jordbaseret udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolie, teknisk forråd, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, er ved ankomsten på en parts territorium på et gensidigt grundlag og forudsat, at udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord på luftfartøjet, fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter og andre lignende afgifter, som a) opkræves af de nationale myndigheder eller Det Europæiske Fællesskab, og b) ikke bygger på omkostningerne af de leverede ydelser.
2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen af en leveret ydelse, er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for de skatter, afgifter, vederlag og gebyrer, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:
  - a. luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en parts territorium, og taget om bord, indenfor rimeligheds grænser, til brug om bord på en af den anden parts afrejsende luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor forrådet er leveret
  - b. jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer) indført til en parts territorium til servicering, vedligeholdelse eller reparation af et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport
  - c. beholdninger af brændstof, smøreolie og teknisk forråd indført til eller leveret på en parts territorium til brug i et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor beholdningerne eller forrådet er leveret, og

d. tryksager, jf. parternes respektive toldregler, indført til eller leveret på en parts territorium, og taget om bord til brug om bord på en af den anden parts afrejsende luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, også hvis de skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor de er leveret.

3. Det i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.
4. Undtagelserne i medfør af denne artikels bestemmelser finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået ordninger med andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel på den anden parts territorium af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande, forudsat at disse andre luftfartsselskaber er indrømmet lignende undtagelser af den anden part.
5. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skat, told eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en strækning mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og påstigning er tilladt.
6. Hvis to eller flere medlemsstater for brændstof leveret til amerikanske luftfartsselskaber på disse medlemsstaters territorium påtænker at se bort fra dispensationen i artikel 14, litra b) i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003, skal Det Fælles Udvalg overveje sagen i overensstemmelse med artikel 17, stk. 4, litra e).
7. En part kan på sine luftfartsselskabers vegne anmode om bistand fra den anden part for at blive fritaget for told, skatter, gebyrer og afgifter opkrævet af lokale regeringer og myndigheder for de varer, der er anført i stk. 1 og 2, samt for afgifter i forbindelse med brændstofleverancer på de i denne artikel nævnte vilkår, undtagen den del af afgifterne, som bygger på omkostningerne ved at levere ydelsen. Som svar på en sådan anmodning underretter den anden part det relevante regeringskontor eller den relevante myndighed om den anmodende parts synspunkter og opfordrer til, at disse gives en velvillig overvejelse.

### *Artikel 11*

#### Brugerafgifter

1. Brugerafgifter, som kan pålægges den anden parts luftfartsselskaber af parternes kompetente myndigheder eller organer, skal være passende, ikke uretmæssigt diskriminerende og retfærdigt fordelt på de forskellige brugergrupper. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved ansættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på ansættelsestidspunktet.
2. Brugerafgifter, som pålægges den anden parts luftfartsselskaber skal afspejle, men må ikke overstige, de fulde omkostninger, som påløber for de kompetente myndigheder og organer ved at stille passende faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet til rådighed samt luftnavigations- eller

luftfartssikkerhedsfaciliteter og –tjenester i lufthavnen eller lufthavnssystemet. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves afgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi.

3. Parterne opmuntrer til konsultationer mellem deres respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og de luftfartsselskaber, som benytter tjenester og faciliteter. De opmuntrer også de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer til at udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt nyvurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 1 og 2. Hver af parterne opmuntrer sine kompetente afgiftsopkrævende myndigheder til at give brugere et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugeravgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.
4. I forbindelse med bilæggelse af tvister i henhold til artikel 18 anses ingen af parterne for at have overtrådt en bestemmelse i denne artikel, medmindre a) parten undlader at foretage en nyvurdering af en afgift eller praksis, som den anden part har klaget over, inden for et rimeligt tidsrum, eller b) hvis parten efter en sådan nyvurdering ikke gør alt, hvad den kan, for at ændre en afgift eller praksis, som ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

## *Artikel 12*

### Takster

1. Takster for international lufttransport, der gennemføres i medfør af denne aftale, fastsættes frit og skal hverken godkendes af eller fremlægges for parterne.
2. Uanset stk. 1 gælder følgende:
  - a. Indførelse eller fortsættelse af en takst, som et amerikansk luftfartsselskab opkræver eller påtænker at opkræve for international lufttransport mellem en destination i én medlemsstat og en destination i en anden medlemsstat, skal være i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, i Rådets forordning (EØF) 2409/92 af 23. juli 1992, eller en efterfølgende forordning, som ikke er mere restriktiv end forordning 2409/92.
  - b. I medfør af dette stykke giver parternes luftfartsselskaber efter anmodning umiddelbart parternes ansvarlige myndigheder adgang til oplysninger om tidligere, nuværende og foreslåede takster på en måde og i et format, som myndighederne kan acceptere.

## *Artikel 13*

### Statsstøtte

1. Parterne erkender, at statsstøtte kan have en negativ virkning på luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om at udbyde den internationale lufttransport, der er omfattet af denne aftale.

2. Hvis en part mener, at statsstøtte eller påtænkt statsstøtte fra den anden parts side til fordel for eller til dennes luftfartsselskaber har eller ville have en negativ virkning på den første parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere, kan denne fremsende sine observationer til den anden part. Herudover kan parten anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, jf. artikel 17, med henblik på at overveje spørgsmålet og reagere på passende vis, hvis bekymringerne viser sig at være legitime.
3. Hver af parterne kan tage kontakt til de ansvarlige statslige myndigheder på den anden parts territorium, herunder myndigheder på stats-, provins- eller lokalplan, hvis den mener, at subventioner eller støtte, som gives af disse myndigheder eller er under overvejelse, vil have den negative virkning på konkurrencemulighederne, der er omhandlet i stk. 2. Hvis en part beslutter at træde i direkte kontakt med myndighederne, underretter den straks den anden part herom ad de diplomatiske kanaler. Parten kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg.
4. Spørgsmål, som bringes op i medfør af denne artikel, kunne f.eks. være statslige enheders kapitalindsprøjtninger, krydssubsidier, tilskud, garantier, ejerskab samt skattelempelser og -fritagelser.

#### *Artikel 14*

##### Miljø

1. Parterne erkender, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik. Parterne er bevidste om, at omkostninger og fordele ved foranstaltninger til miljøbeskyttelse må afvejes nøje ved udviklingen af international luftfartspolitik.
2. Når en part overvejer forslag til miljøforanstaltninger, bør den evaluere, om der er negative virkninger for udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i denne aftale, og hvis sådanne foranstaltninger vedtages, bør parten foretage det fornødne for at afbøde eventuelle negative virkninger.
3. Når der indføres miljøforanstaltninger, skal de følge miljøstandarderne for luftfart, som er fastsat af den Organisation for International Civil Luftfart i bilag til konventionen, undtagen hvor der er givet underretning om forskelle. Parterne anvender miljøforanstaltninger, som påvirker luftfartsydelse omfattet af denne aftale, i overensstemmelse med artikel 2 og artikel 3, stk. 4.
4. Hvis en part mener, at et spørgsmål vedrørende miljøbeskyttelse på luftfartsområdet giver anledning til bekymring for så vidt angår anvendelse eller gennemførelse af denne aftale, kan den anmode om et møde i Det Fælles Udvalg, jf. artikel 17, med henblik på at overveje spørgsmålet og reagere på passende vis, hvis bekymringerne viser sig at være legitime.

## *Artikel 15*

### Forbrugerbeskyttelse

Parterne bekræfter vigtigheden af at beskytte forbrugerne, og en part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte spørgsmål om forbrugerbeskyttelse, som den anmodende part anser for at være væsentlige.

## *Artikel 16*

### Edb-reservationssystemer

1. De, der handler med edb-reservationssystemer på én parts territorium, har ret til at medtage, opretholde og frit stille deres edb-reservationssystem til rådighed for rejsebureauer og rejseselskaber, hvis hovedaktivitet er distribution af rejseprodukter på den anden parts territorium, under forudsætning af at det eller de pågældende edb-reservationssystemer overholder alle den anden parts relevante forskrifter.
2. Ingen part kan på sit territorium pålægge eller tillade, at der pålægges den anden parts forhandlere af edb-reservationssystemer strengere krav med hensyn til præsentation (herunder parametrene for redigering og visning), drift, praksis, forhandling eller ejerskab end de krav, der gælder for partens egne forhandlere af edb-reservationssystemer.
3. En parts ejere/operatører af edb-reservationssystemer, som opfylder den anden parts relevante forskrifter og krav, skal have samme mulighed for at eje edb-reservationssystemer på den anden parts territorium, som partens egne ejere/operatører.

## *Artikel 17*

### Det Fælles Udvalg

1. Et fælles udvalg bestående af parternes repræsentanter mødes mindst én gang årligt for at gennemføre konsultationer om denne aftale og evaluere dens gennemførelse.
2. En part kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer i forbindelse med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. For så vidt angår artikel 19 og bilag 2, kan Det Fælles Udvalg dog kun overveje spørgsmål, som vedrører en af deltagernes vægring ved at gennemføre afgivne tilsagn og virkningen af konkurrencebeslutninger på anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal begynde på den tidligst mulige dato, men dog højst 60 dage fra modtagelsen af anmodningen, medmindre andet aftales.
3. Det Fælles Udvalg gennemgår senest ved sit første årlige møde og derefter, når det er hensigtsmæssigt, den overordnede gennemførelse af aftalen, herunder eventuelle virkninger af begrænsninger i luftfartsinfrastruktur for udøvelsen af de rettigheder, der er fastsat i artikel 3, virkningen af sikkerhedsforanstaltninger, som iværksættes i medfør af artikel 8, virkningen af konkurrencevilkårene, herunder på området edb-

reservationssystemer, og eventuelle samfundsmæssige virkninger af aftalens gennemførelse.

4. Det Fælles Udvalg fremmer samarbejdet ved at:
  - a. fremme informationsudveksling på ekspertniveau om nye lov- og forskriftstiltag og -udviklinger, herunder på områderne flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder slots) og forbrugerbeskyttelse
  - b. overveje de samfundsmæssige konsekvenser af aftalen, efterhånden som den gennemføres, og udarbejde passende reaktioner på legitime problemstillinger
  - c. overveje potentielle områder, hvor aftalen kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af aftalen
  - d. føre et register over sager vedrørende statsstøtte, som bringes op af den ene eller anden af parterne i Det Fælles Udvalg
  - e. træffe konsensusbeslutninger om alle sager, der vedrører anvendelsen af artikel 10, stk. 6.
5. Det Fælles Udvalg træffer beslutninger ved konsensus.

#### *Artikel 18*

##### Voldgift

1. Alle tvister vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale (undtagen sager i medfør af artikel 19 eller bilag 2), som ikke kan løses ved et møde i Det Fælles Udvalg, kan efter aftale mellem parterne henvises til en person eller et organ med henblik på en beslutning. Hvis parterne ikke kan enes om en aftale herom, henvises tvisten efter anmodning fra en af parterne til voldgift i overensstemmelse med nedenstående procedure.
2. Medmindre parterne aftaler andet, nedsættes en voldgiftsret med tre medlemmer som følger:
  - a. Inden 20 dage efter modtagelse af anmodningen om en voldgiftsbeslutning udpeger hver af parterne en voldgiftsdommer. Inden 45 dage efter udpegelse af disse to voldgiftsdommere enes disse om udpegelsen af en tredje voldgiftsdommer, som fungerer som formand for voldgiftsretten.
  - b. Hvis en af parterne ikke udnævner en voldgiftsdommer, eller hvis den tredje dommer ikke udpeges i overensstemmelse med litra a), kan den ene eller anden af parterne anmode formanden for Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege den eller de nødvendige dommere inden 30 dage efter modtagelse af anmodningen. Hvis formanden for Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart er statsborger i enten USA eller en medlemsstat, er det den længst fungerende viceformand i dette Råd, som ikke er udelukket af samme grund, der foretager udpegelsen.

3. Medmindre andet aftales, fastlægger voldgiftsretten grænserne for sin jurisdiktion i overensstemmelse med denne aftale og fastsætter selv sin forretningsorden. Efter anmodning fra en af parterne kan voldgiftsretten, når den er trådt sammen, anmode den anden part om at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger frem til voldgiftsrettens endelige beslutning. Efter voldgiftsrettens anvisning eller på anmodning af en af parterne afholdes der senest 15 dage efter voldgiftsrettens konstituering et møde, således at voldgiftsretten kan konstatere, hvad der præcis kræves en voldgiftsbeslutning om, og hvilke procedurer der skal følges.
4. Medmindre andet aftales eller noget andet anvises af voldgiftsretten, er forløbet således:
  - a. Kravsfrestillingen indgives inden 30 dage efter voldgiftsrettens konstituering, og svarskriftet indgives senest 40 dage herefter. Et eventuelt svar fra den sagsøgende indgives inden 15 dage efter indgivelse af svarskriftet. Et eventuelt svar fra sagsøgte indgives inden 15 dage herefter.
  - b. Voldgiftsretten afholder på anmodning af den ene eller den anden part eller på eget initiativ en høring inden 15 dage efter modtagelse af det sidste svar.
5. Voldgiftsretten skal søge at fremlægge en skriftlig beslutning inden 30 dage efter afslutning af høringen, eller, hvis der ikke afholdes en høring, inden 30 dage efter indgivelse af det sidste svar. Voldgiftsretten træffer en flertalsbeslutning.
6. Parterne kan indgive anmodninger om afklaring af beslutningen inden 10 dage efter fremlæggelsen, og eventuelle afklaringer udsendes inden 15 dage efter modtagelse af anmodningen.
7. Hvis voldgiftsretten beslutter, at aftalens bestemmelser er overtrådt, og den ansvarlige part ikke ophører med overtrædelsen og iværksætter afhjælpende foranstaltninger eller ikke når til enighed med den anden part om en gensidigt tilfredsstillende løsning inden 40 dage efter meddelelsen af voldgiftsrettens beslutning, kan den anden part suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i medfør af denne aftale, indtil parterne når frem til en aftale om bilæggelse af tvisten. Intet i dette stykke kan udlægges som en begrænsning af begge parterets ret til at iværksætte forholdsmæssige foranstaltninger i overensstemmelse med international lovgivning.
8. Udgifterne til voldgiftsretten, herunder voldgiftsdommernes honorar og omkostninger, bæres ligeligt af parterne. Eventuelle omkostninger, som opstår for formanden for Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart, eller en viceformand for dette Råd, i forbindelse med proceduren i stk. 2, litra b), anses for at være udgifter til voldgiftsretten.

#### *Artikel 19*

#### Konkurrence

1. Parterne erkender, at konkurrence mellem luftfartsselskaber på det transatlantiske marked er vigtig for at fremme denne aftales mål, og bekræfter, at de anvender deres respektive konkurrenceregler for at beskytte og fremme konkurrence generelt og ikke de enkelte konkurrenter.

2. Parterne erkender, at der kan forekomme forskelle i anvendelsen af deres respektive konkurrenceregler på international luftfart, som kan påvirke det transatlantiske marked, og at konkurrencen blandt luftfartsselskaberne på dette marked kan fremmes ved at mindske disse forskelle mest muligt.
3. Parterne erkender, at samarbejde mellem deres respektive konkurrencemyndigheder kan fremme konkurrence på markederne og potentielt fremme en tilnærmelse af forskrifter og mindske forskellene mellem deres respektive fremgangsmåder ved granskning af aftaler mellem luftfartsselskaber. Parterne fremmer derfor samarbejdet mest muligt, under hensyntagen til myndighedernes forskellige ansvarsområder, kompetencer og procedurer, i overensstemmelse med bilag 2.
4. Det Fælles Udvalg orienteres årligt om resultaterne af samarbejdet i medfør af bilag 2.

#### *Artikel 20*

##### Forhandlinger om næste fase

Parternes fælles mål er at fortsætte udbygningen af markedsadgangen og at skabe flest mulig fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger på begge sider af Atlanterhavet. Med sigte på at fortsætte denne proces udarbejder parterne en dagsorden med spørgsmål af primær interesse for parterne. Parterne påbegynder forhandlinger senest 60 dage efter datoen, hvor den foreløbige anvendelse af denne aftale påbegyndes, og har som mål at udvikle den næste fase hurtigst muligt.

#### *Artikel 21*

##### Forhold til andre aftaler

1. I aftalens foreløbige anvendelsesperiode i henhold til artikel 24 suspenderes de bilaterale aftaler, der er opført i del 1 i bilag 1, undtagen i det omfang, der er fastsat i del 2 i bilag 1.
2. Efter aftalens ikrafttræden i henhold til artikel 25 afløser denne aftale de bilaterale aftaler, der er opført i del 1 i bilag 1, undtagen i det omfang, der er fastsat i del 2 i bilag 1.
3. Hvis parterne tiltræder multilaterale aftaler eller støtter en beslutning i Organisationen for International Civil Luftfart eller en anden international organisation, som drejer sig om områder, der er omfattet af denne aftale, drøfter de i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

#### *Artikel 22*

##### Ophør

Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om at bringe aftalen til ophør. En sådan meddelelse



sendes samtidig til Organisationen for International Civil Luftfart. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

#### *Artikel 23*

##### Registrering hos ICAO

Denne aftale og alle ændringer heraf registreres hos Organisationen for International Civil Luftfart.

#### *Artikel 24*

##### Midlertidig anvendelse

Frem til aftalens ikrafttræden i henhold til artikel 25 gælder følgende:

1. Parterne er enige om at anvende denne aftale fra [A].
2. Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om ikke længere at anvende aftalen. I så fald ophører aftalen ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige meddelelse, medmindre meddelelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

#### *Artikel 25*

##### Ikrafttrædelse

Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem parterne, hvor de bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. I forbindelse med denne udveksling fremsender Amerikas Forenede Stater til Det Europæiske Fællesskab den diplomatiske note til Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, og Det Europæiske Fællesskab fremsender til Amerikas Forenede Stater den eller de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater. Den eller de diplomatiske noter fra Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater skal omfatte meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer for aftalens ikrafttræden er afsluttet.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

UDFÆRDIGET i [ ] den [ ] i to eksemplarer på dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk. I tilfælde af uoverensstemmelse går den engelske tekst forud for de andre sprogudgaver.

FOR AMERIKAS FORENEDE STATER

FOR REPUBLIKKEN ØSTRIG

FOR KONGERIGET BELGIEN  
FOR REPUBLIKKEN CYPERN  
FOR DEN TJEKKISKE REPUBLIK  
FOR KONGERIGET DANMARK  
FOR REPUBLIKKEN ESTLAND  
FOR REPUBLIKKEN FINLAND  
FOR DEN FRANSKE REPUBLIK  
FOR FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND  
FOR DEN HELLENSKE REPUBLIK  
FOR REPUBLIKKEN UNGARN  
FOR IRLAND  
FOR DEN ITALIENSKE REPUBLIK  
FOR REPUBLIKKEN LETLAND  
FOR REPUBLIKKEN LITAUEN  
FOR STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG  
FOR REPUBLIKKEN MALTA  
FOR KONGERIGET NEDERLANDENE  
FOR REPUBLIKKEN POLEN  
FOR DEN PORTUGISISKE REPUBLIK  
FOR DEN SLOVAKISKE REPUBLIK  
FOR REPUBLIKKEN SLOVENIEN  
FOR KONGERIGET SPANIEN  
FOR KONGERIGET SVERIGE  
FOR DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND  
FOR DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

## BILAG 1

### Del 1

De følgende bilaterale luftfartsaftaler mellem Amerikas Forenede Stater og medlemsstater suspenderes eller afløses af aftalen, som fastsat i aftalens artikel 21:

- a. Republikken Østrig. Luftfartsaftale, underskrevet i Wien den 16. marts 1989, ændret 14. juni 1995.
- b. Kongeriget Belgien. Lufttrafikaftale, effektueret ved udveksling af noter i Washington den 23. oktober 1980, ændret 22. september og 12. november 1986, ændret 5. november 1993 og 12. januar 1994.

(ændring aftalt 5. september 1995 (foreløbig anvendelse).)

- c. Den Tjekkiske Republik. Lufttrafikaftale, underskrevet i Prag den 10. september 1996, ændret 4. juni 2001 og 14. februar 2002.
- d. Kongeriget Danmark. Luftfartsaftale, effektueret ved udveksling af noter i Washington den 16. december 1944; ændret 6. august 1954, ændret 16. juni 1995.
- e. Republikken Finland. Lufttrafikaftale, underskrevet i Helsinki den 29. marts 1949, tilhørende protokol underskrevet den 12. maj 1980, aftale om ændring af aftalen fra 1949 og protokollen fra 1980 indgået den 9. juni 1995.
- f. Den Franske Republik. Lufttrafikaftale, underskrevet i Washington den 18. juni 1998, ændret 10. oktober 2000, ændret 22. januar 2002.
- g. Forbundsrepublikken Tyskland. Lufttrafikaftale og udveksling af noter, underskrevet i Washington den 7. juli 1955, ændret 25. april 1989.

(tilhørende protokol indgået den 1. november 1978, tilhørende aftale indgået den 24. maj 1994, protokol om ændring af aftalen fra 1955 indgået den 23. maj 1996, aftale om ændring af protokollen fra 1996 indgået den 10. oktober 2000 (alle foreløbig anvendelse).)

- h. Den Hellske Republik. Lufttrafikaftale, underskrevet i Athen den 31. juli 1991, forlænget til 31. juli 2006 ved udveksling af noter den 19. og 25. juli 2005.
- i. Republikken Ungarn. Lufttrafikaftale og aftalememorandum, underskrevet i Budapest den 12. juli 1989, forlænget til 12. juli 2006 ved udveksling af noter den 12. juli og 7. november 2005.
- j. Irland: Luftfartsaftale, effektueret ved udveksling af noter i Washington den 3. februar 1945, ændret den 25. januar 1988 og den 29. september 1989, ændret den 25. juli og den 6. september 1990.

(Konsultationsmemorandum, underskrevet i Washington, den 28. oktober 1993 (foreløbig anvendelse).)

- k. Den Italienske Republik. Lufttrafikaftale, med aftalememorandum og udveksling af noter, underskrevet i Rom den 22. juni 1970, ændret 25. oktober 1988, tilhørende aftalememorandum underskrevet den 27. september 27 1990, ændring af aftalen fra 1970 og aftalememorandummet fra 1990 indgået den 22. november og den 23. december 1991, ændring af aftalen fra 1970 og aftalememorandummet fra 1990 indgået den 30. maj og den 21. oktober 1997, supplerende aftale til aftalen af 1970 indgået den 30. december 1998 og den 2. februar 1999.

(Protokol om ændring af aftalen fra 1970 indgået den 6. december 1999 (foreløbig anvendelse).)

- l. Storhertugdømmet Luxembourg. Lufttrafikaftale, underskrevet i Luxembourg den 19. august 1986, ændret 6. juni 1995, ændret den 13. og 21. juli 1998.
- m. Republikken Malta. Lufttrafikaftale, underskrevet i Washington den 12. oktober 2000,
- n. Kongeriget Nederlandene. Lufttrafikaftale, underskrevet i Washington den 3. april 1957, protokol om ændring af aftalen fra 1957 indgået den 31. marts 1978, ændring af protokollen fra 1978 indgået den 11. juni 1986; ændring af aftalen fra 1957 indgået den 13. oktober og 22. december 1987, ændring af aftalen fra 1957 indgået den 29. januar og 13. marts 1992, ændring af aftalen fra 1957 og protokollen fra 1978 indgået den 14. oktober 1992,
- o. Republikken Polen. Lufttrafikaftale, underskrevet i Warszawa den 16. juni 2001,
- p. Den Portugisiske Republik. Lufttrafikaftale, underskrevet i Lissabon den 30. maj 2000,
- q. Den Slovakiske Republik. Lufttrafikaftale, underskrevet i Bratislava den 22. januar 2001.
- r. Kongeriget Spanien. Lufttrafikaftale underskrevet i Madrid den 20. februar 1973, tilhørende aftale af 20. februar, 31. marts og 7. april 1987, ændring af aftalen fra 1973 indgået den 31. maj 1989, ændring af aftalen fra 1973 indgået den 27. november 1991.
- s. Kongeriget Sverige. Luftfartsaftale, effektueret ved udveksling af noter i Washington den 16. december 1944; ændret 6. august 1954, ændret 16. juni 1995.
- t. Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland. Luftfartsaftale og udveksling af breve, underskrevet i Bermuda den 23. juli 1977, aftale om nordatlantiske lufttrafiktakster, indgået den 17. marts 1978, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået 25. april 1978, aftale om ændring og forlængelse af aftalen fra 1978 om nordatlantiske lufttrafiktakster, indgået den 2. og 9. november 1978, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået 4. december 1980, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået 20. februar 1985, aftale om ændring af artikel 7, bilag 2 og bilag 5 i aftalen af 1977, indgået den 25. maj

1989, aftale om ændring af aftalen fra 1977, ophør af US/UK voldgiftssag om brugerafgifter i Heathrow Airport og anmodningen om voldgift fra UK i sin ambassades note nr. 87 af 13. oktober 1993 og afslutning af de problemer, som førte til voldgiftssagen, indgået den 11. marts 1994, aftale om ændring af aftalen fra 1977 indgået 27. marts 1997.

(Ordninger, som anvendes foreløbigt, indeholdt i konsultationsmemorandum af 11. september 1986, ordninger indeholdt i brevvekslingen af 27. juli 1990, ordninger indeholdt i konsultationsmemorandum af 11. marts 1991, ordninger indeholdt i brevvekslingen af 6. oktober 1994, ordninger indeholdt i konsultationsmemorandum af 5. juni 1995, ordninger indeholdt i brevvekslingen af 31. marts og 3. april 2000 (alle foreløbig anvendelse).)

## Del 2

Uanset dette bilags del 1, gælder for områder, som ikke er omfattet af definitionen af "territorium" i aftalens artikel 1, at aftalerne i litra d) (Danmark-USA), litra f) (Frankrig-USA) og litra t) (UK-USA) i del 1 fortsat finder anvendelse i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i disse aftaler.

## Del 3

Uanset denne aftales artikel 3, har amerikanske luftfartsselskaber ikke ret til at levere rene fragttjenester, som ikke er en del af en rute, der betjener USA, til eller fra destinationer i medlemsstaterne, undtagen til og fra destinationer i Den Tjekkiske Republik, Den Franske Republik, Forbundsrepublikken Tyskland, Storhertugdømmet Luxembourg, Republikken Malta, Republikken Polen, Den Portugisiske Republik og Den Slovakiske Republik.

## Del 4

Uanset andre bestemmelser i denne aftale, gælder denne del for kombinationslufttrafik (rute- og charterflyvning) mellem Irland og USA med virkning fra begyndelsen af IATA-vintersæsonen 2006/2007 og til udgangen af IATA-vintersæsonen 2007/2008.

- a. (i) Hvert amerikansk luftfartsselskab og hvert af Fællesskabets luftfartsselskaber må gennemføre 3 direkte flyvninger mellem USA og Dublin for hver direkte flyvning, som det pågældende luftfartsselskab gennemfører mellem USA og Shannon. Retten til disse direkte flyvninger til Dublin afgøres ud fra gennemsnittet af flyvninger over den samlede treårige overgangsperiode. En flyvning anses for at være henholdsvis en direkte Dublin-flyvning eller en direkte Shannon-flyvning i henhold til den første ankomstlufthavn eller den sidste afgangslufthavn i Irland.
- (ii) Kravet om at betjene Shannon i nummer (i) ophører, hvis noget luftfartsselskab påbegynder ruteflyvning eller en kombineret rute- og charterflyvning mellem Dublin og USA i enten den ene eller anden retning, uden at gennemføre mindst én direkte flyvning til Shannon for hver tre direkte flyvninger til Dublin, taget som gennemsnittet af flyvninger i overgangsperioden.

- b. På ruter mellem USA og Irland må Fællesskabets luftfartsselskaber kun betjene Boston, New York, Chicago, Los Angeles og yderligere 3 destinationer i USA, som skal meddeles USA, når de er valgt eller ændres. Disse ruter kan betjenes via mellemliggende destinationer i medlemsstaterne eller i tredjelande.
- c. Deling af rutenumre mellem Irland og USA er kun tilladt ved flyvning via andre destinationer i Det Europæiske Fællesskab. Andre ordninger for deling af rutenumre tages op til overvejelse ud fra et comity- og gensidighedsprincip.

## **BILAG 2**

### **Samarbejde om konkurrencespørgsmål i lufttransportsektoren**

#### *Artikel 1*

Det samarbejde, som beskrives i dette bilag, gennemføres af Department of Transportation i USA og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber (i det følgende benævnt "deltagerne"), i overensstemmelse med deres respektive funktioner i konkurrencespørgsmål i lufttransportsektoren, der vedrører USA og Det Europæiske Fællesskab.

#### *Artikel 2*

##### Formål

Formålet med samarbejdet er:

1. at øge deltagernes gensidige forståelse af deres respektive anvendelse af lovgivning, procedurer og praksis i henhold til deres konkurrenceregler med henblik på at øge konkurrencen i lufttransportsektoren
2. at fremme deltagernes forståelse af virkningen af udviklingen inden for lufttransportsektoren på konkurrencesituationen på det internationale luftfartsmarked og
3. at mindske potentialet for konflikter i forbindelse med deltagernes anvendelse af deres respektive konkurrenceregler på aftaler og andre samarbejdsarrangementer, som påvirker det transatlantiske marked
4. at fremme en forenelig reguleringstilgang til aftaler og andre samarbejdsarrangementer via en bedre forståelse af metoder, analyseteknikker, herunder afgrænsning af relevante markeder og analyse af virkninger på konkurrencesituationen, og afhjælpningsforanstaltninger, som deltagerne anvender i deres respektive uafhængige granskninger af konkurrencesager.

#### *Artikel 3*

##### Definitioner

I forbindelse med dette bilag betyder "konkurrenceregler" de love, procedurer og praksis, som gælder for deltagernes udøvelse af deres respektive funktioner i forbindelse med granskning af aftaler og andre samarbejdsarrangementer mellem luftfartsselskaber på det internationale marked. For Det Europæiske Fællesskab omfatter det bl.a., men er ikke begrænset til, artikel 81, 82 og 85 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og gennemførelsesbestemmelserne til traktaten samt eventuelle ændringer heraf. For Department of Transportation omfatter det afsnit (section) 41308, 41309 og 41720 i kapitel (Title) 49 i United States Code og gennemførelsesbestemmelserne hertil samt retspræcedens i henhold hertil.

## Artikel 4

### Samarbejdsområder

Med forbehold af artikel 5, stk. 1, litra a) og b) iværksætter deltagerne følgende typer samarbejde:

- (1) Møder mellem deltagernes repræsentanter, som også skal omfatte eksperter i konkurrencespørgsmål, hvert halve år med henblik på at drøfte udviklingen i lufttransportsektoren, konkurrencespørgsmål af interesse for begge parter og fremgangsmåden ved anvendelsen af konkurrenceregler på international luftfart, navnlig på det transatlantiske marked. Disse drøftelser kan føre frem til en bedre forståelse af deltagernes respektive tilgange til konkurrencespørgsmål, herunder områder, hvor man har noget til fælles, og øget forenelighed mellem tilgangene, navnlig hvad angår aftaler mellem luftfartsselskaber.
- (2) Ad hoc-drøftelser efter gensidig aftale eller efter anmodning fra én af deltagerne for at drøfte spørgsmål i forbindelse med dette bilag, herunder specifikke konkurrencesager.
- (3) Deltagerne kan frit indbyde repræsentanter fra andre statslige myndigheder, som efter behov kan deltage i møder eller drøftelser, der afholdes i medfør af stk. 1 og 2.
- (4) Rettidig meddelelse om de følgende procedurer eller spørgsmål, som efter den meddelende deltagers mening kan have betydelige konsekvenser for den anden deltagers konkurrenceinteresser:
  - a. For Department of Transportation gælder dette (i) procedurer i forbindelse med prøvning af anmodninger om godkendelse af aftaler og andre samarbejdsarrangementer blandt luftfartsselskaber, som vedrører international lufttransport, navnlig for så vidt angår antitrust-immunitet for luftfartsselskaber, der er underlagt USA's og Fællesskabets lovgivning, og (ii) Department of Transportation's modtagelse af en joint venture-aftale i henhold til afsnit 41720 i Kapitel 49 i United States Code, og
  - b. For Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber gælder dette (i) procedurer i forbindelse med prøvning af anmodninger om godkendelse af aftaler og andre samarbejdsarrangementer blandt luftfartsselskaber, som vedrører international lufttransport, navnlig allianceaftaler og andre samarbejdsaftaler blandt luftfartsselskaber, der er underlagt USA's og Fællesskabets lovgivning, og (ii) overvejelser vedrørende individuelle fritagelser eller gruppefritagelser fra Fællesskabets konkurrenceregler.
- (5) Meddelelse om adgang, og eventuelle betingelser for denne adgang, til oplysninger, som er en deltager i hænde i elektronisk eller anden form, og som efter den pågældende deltagers mening kan have betydelige konsekvenser for den anden deltagers konkurrenceinteresser, og
- (6) Meddelelse om andre aktiviteter i forbindelse med konkurrencereglerne for lufttransport, som en deltager mener, det er hensigtsmæssigt at meddele den anden deltager.



## *Artikel 5*

### Anvendelse og offentliggørelse af oplysninger

- (1) Uanset andre bestemmelser i dette bilag forventes ingen af deltagerne at videregive oplysninger til den anden deltager, hvis videregivelse af disse oplysninger til den anmodende deltager:
  - a. er forbudt ifølge love, forskrifter eller praksis hos den deltager, som har oplysningerne i hænde eller
  - b. ville være i modstrid med ihændehaberens væsentlige interesser.
- (2) Deltagerne skal i videst mulig omfang opretholde fortroligheden af oplysninger, som de modtager som fortrolige fra den anden deltager i medfør af dette bilag, og afslå enhver anmodning om videregivelse af sådanne oplysninger til en tredjepart, som ikke er godkendt til at modtage dem af den deltager, der har stillet oplysningerne til rådighed. Hver deltager meddeler den anden, når oplysninger, som foreslås udvekslet under drøftelser eller på nogen anden måde, kan tænkes at skulle offentliggøres i en offentlig høring.
- (3) Hvis en deltager i medfør af dette bilag videregiver fortrolige oplysninger til den anden deltager til de formål, der er anført i artikel 2, bør den modtagende deltager udelukkende anvende oplysningerne til dette formål.

## *Artikel 6*

### Gennemførelse

- (1) Hver deltager udpeger en repræsentant, som skal være ansvarlig for samordningen af de aktiviteter, der iværksættes i medfør af dette bilag.
- (2) Dette bilag og alle aktiviteter, som iværksættes af en deltager i medfør heraf
  - a. gennemføres kun i det omfang, det er i overensstemmelse med alle love, forskrifter og praksis, som gælder for den pågældende deltager, og
  - b. gennemføres uden at dette berører aftalen mellem De Europæiske Fællesskaber og regeringen for Amerikas Forenede Stater om anvendelsen af deres konkurrenceregler.