



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 92 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 19. mars 2010,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union («EU») og dens medlemsstater, Island og Norge om tilknytning til luftfartsavtalen mellom EU og USA av 30. april 2007 («tilknytningsavtalen») ble undertegnet 17. desember 2009. Avtalen gjør bestemmelsene i luftfartsavtalen mellom EU og USA gjeldende også for Norge og Island, på samme måte som for EU-statene.

Samme dato ble også tilleggsavtalen mellom EU og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelse av tilknytningsavtalen («tilleggsavtalen») undertegnet. Tilleggsavtalen gjelder koordinering på europeisk side med sikte på å tale med én stemme i luftfartssamarbeidet med USA.

Avtalene antas å være av særlig viktighet, slik at Stortingets samtykke til inngåelse er nødvendig i henhold til Grunnlovens § 26, annet ledd.

Avtalene i engelsk originaltekst med oversettelse til norsk følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Generelt om avtalene

Etter flere års forhandlinger ble EUs første felles luftfartsavtale undertegnet med USA 30. april 2007. Avtalen trådte i kraft 30. mars 2008 og er den første luftfartsavtalen som er inngått av EU-statene i fellesskap. Hovedformålet med avtalen er å liberalisere luftfarten mellom EU og USA, bl.a. ved å styrke trafikkrettighetene og innføre bestemmel-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

ser som skal motvirke konkurransevridning. Avtalen vil styrke de europeiske foretakenes adgang til det amerikanske markedet betraktelig, og vil bidra til utvikling av nye rutenett innen Europa og mellom Europa og USA. EU-statenes flyselskaper vil kunne starte flyruter til USA fra enhver medlemsstat og mellomlande i enhver medlemsstat på vei til USA. Avtalen tilrettelegger for økt myndighets-samarbeid om blant annet flytrygghet (security) og flysikkerhet (safety), konkurranse, forbrukerbeskyttelse og miljø, og oppretter en felleskomité som skal overvåke avtalens gjennomføring og drøfte saker av gjensidig interesse. Det er en forutsetning i avtalen at det forhandles om ytterligere fordypning av samarbeidet (fase II). Slike forhandlinger ble innledet i mai 2008.

For å hindre at norske flyselskaper kommer i en mindre gunstig situasjon enn sine europeiske konkurrenter, er det fremforhandlet og undertegnet en tilknytningsavtale som sikrer norske luftfartsforetak samme rammevilkår som de som gjelder for deres europeiske konkurrenter. Dette er i tråd med norsk luftfartspolitik. Tilknytningsavtalen bygger på prinsippet om at luftfartsavtalen mellom EU og USA, med enkelte tekniske tilpasninger, skal gjelde tilsvarende for Norge og Island. Norske og islandske myndigheter likestilles med EU-statenes myndigheter blant annet hva gjelder deltakelse i samarbeidsorganer. Når det gjelder fase II-forhandlingene om fordypning av samarbeidet, vil det ligge til grunn en mulighet for Norge og Island til å delta hvis det er ønskelig, men også en forutsetning om at Norge og Island må tre ut av luftfartssamarbeidet dersom Norge og Island ikke skulle ønske å bli knyttet til en fremtidig revidert avtale.

Tilknytningsavtalen forutsetter inngåelse av en tilleggsavtale mellom EU og dens medlemsstater, Island og Norge som skal sikre at norske og islandske myndigheter involveres fullt ut i EUs gjennomføring av luftfartssamarbeidet med USA. For EU og USA har det vært en grunnleggende forutsetning for norsk og islandsk tilknytning at dette ikke svekker deres egen gjennomføring og videreutvikling av det bilaterale luftfartssamarbeidet. Det er derfor en betingelse både fra EU og USA at Norge og Island gjennom tilknytningsavtalen ikke får bedre rettigheter enn EU-statene, og at den europeiske siden fortsatt skal «tale med én stemme». For Norge og Island er det i denne sammenheng sentralt å bli integrert fullt ut i EUs gjennomføring av avtalen og å bli likebehandlet med medlemsstatene når den europeiske siden koordinerer gjennomføringen av avtalen. Tilleggsavtalen mellom EU og dens medlemsstater, Island og Norge ivare-

tar disse prinsippene. I praksis vil det bety at Europakommisjonen som hovedregel vil føre ordet på vegne av de europeiske statene, inkludert Norge og Island, i felleskomiteen og i forbindelse med eventuelle tvisteløsningssaker. Samtidig vil Norge og Island få tilsvarende rettigheter som medlemsstatene i de EU-organer som skal forberede møtene i felleskomiteen.

Tilknytningsavtalen vil erstatte Norges luftfartsavtale med USA av 6. oktober 1945 med senere endringer, med unntak for de områder som ikke er omfattet av tilknytningsavtalens definisjon av «territorium». Svalbard vil således ikke være omfattet av tilknytningsavtalen, og bestemmelsene i den gamle luftfartsavtalen mellom Norge og USA vil fortsatt gjelde for Svalbard.

3 Nærmere om de enkelte artiklene i tilknytningsavtalen mellom USA, EU og dens medlemsstater, Island og Norge

Artikkel 1 definerer de fire partene til tilknytningsavtalen: USA, EU og dens medlemsstater, Norge og Island.

Artikkel 2 fastslår at luftfartsavtalen mellom EU og USA skal gjelde for alle de fire partene til tilknytningsavtalen, med de endringer og forbehold som er listet opp i vedlegget. Bestemmelsene i luftfartsavtalen mellom EU og USA skal gjelde for Norge og Island som om disse var medlemsstater i EU.

Artikkel 3 omhandler partenes rett til å bringe avtalen til opphør. Hver av partene kan ved skriftlig meddelelse gjennom diplomatiske kanaler på et hvilket som helst tidspunkt si opp avtalen, eller avslutte en eventuell midlertidig anvendelse av denne, med ett års oppsigelsesfrist. Dersom luftfartsavtalen mellom EU og USA avsluttes, skal tilknytningsavtalen opphøre samtidig.

Artikkel 4 fastslår at avtalen og alle senere endringer skal oversendes Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon (ICAO).

Artikkel 5 stadfester at avtalen skal anvendes midlertidig fra og med den første dagen av den måneden som følger etter den siste diplomatiske noten som bekrefter at partenes nødvendige prosedyrer for å anvende avtalen midlertidig er fullført. Dersom luftfartsavtalen mellom EU og USA opphører, eller midlertidig anvendelse av denne avsluttes, skal midlertidig anvendelse av tilknytningsavtalen også opphøre.

Artikkel 6 slår fast at avtalen skal tre i kraft ved den seneste av de to følgende datoene: ikrafttre-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggssavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

delse av luftfartsavtalen mellom EU og USA, eller én måned etter at siste avtalepart har overlevert en diplomatisk note som bekrefter at alle nødvendige prosedyrer for ikrafttredelse av avtalen er fullført.

Vedlegget lister opp de tilpasninger til luftfartsavtalen mellom EU og USA som skal gjelde for Norge og Island. Det slås fast at bestemmelsene i luftfartsavtalen mellom EU og USA skal gjelde for Norge og Island som om de var medlemsstater i EU, slik at Norge og Island har samme rettigheter og plikter som medlemsstatene etter denne avtalen. Det fastsettes at tilknytningsavtalen skal erstatte luftfartsavtalen mellom Norge og USA, med unntak for de områder som ikke er omfattet av tilknytningsavtalens definisjon av «territorium», herunder Svalbard. Det slås videre fast at amerikanske flyselskaper kan tilby rene fraktruter til eller fra punkter i Norge, også dersom ruten ikke er en del av en rute som betjener USA. Øvrige tilpasninger er av teknisk karakter.

4 Nærmere om de enkelte artikler i luftfartsavtalen mellom EU og USA

Artikkel 1 definerer sentrale begrep som benyttes i avtalen.

Artikkel 2 forplikter partene til å sørge for rettferdig og likeverdig adgang for partenes flyselskaper til å konkurrere innen internasjonal lufttransport som er regulert av denne avtalen.

Artikkel 3 fastslår hvilke trafikkrettigheter partene i avtalen tilstår i internasjonal luftfart.

Artikkel 4 fastsetter at partene skal utstede nødvendige tillatelser til flyselskaper fra den annen part uten ugrunnet forsinkelse, forutsatt at nærmere angitte vilkår er oppfylt.

Artikkel 5 gir regler for tilbakekallelse, suspensjon og begrensning av utstedte tillatelser og den annen parts flyselskapers operasjoner.

Artikkel 6 slår fast at partene skal anvende bestemmelsene i vedlegg 4 til denne avtalen, når det tas beslutninger vedrørende eierskap, investeringer og kontroll.

Artikkel 7 slår fast at hver av de respektive parter lover og forskrifter på nærmere oppregnede områder skal komme til anvendelse og følges etter at et luftfartøy har passert grensen til partens luftterritorium og ved avgang fra partens lufthavner.

Artikkel 8 fastslår at partene, på nærmere angitte vilkår, skal anerkjenne hverandres sertifikater og luftdyktighetsbevis på flysikkerhetsområdet. Hver av partene kan til enhver tid be om konsultasjoner vedrørende flysikkerhet. Dersom den

part som har bedt om konsultasjoner etter dette ikke anser at minimumsstandardene fastlagt i konvensjonen om internasjonal sivil luftfart er oppfylt, kan denne kreve at den annen part retter opp forholdet. Dersom så ikke gjøres, kan den part som har bedt om konsultasjoner gjennomføre nærmere angitte tiltak.

Artikkel 9 bekrefter at partene i tråd med internasjonal rett skal verne sivil luftfart mot ulovlige handlinger, og at de skal handle i overensstemmelse med bestemmelser i internasjonale konvensjoner som regulerer luftfartssikkerhet. Partene skal etter anmodning bistå hverandre for å eliminere sikkerhetstrusler mot sivil luftfart. Artikkelen inneholder en rekke ytterligere bestemmelser vedrørende sikkerhetstrusler og preventive tiltak.

Artikkel 10 gir regler for partenes flyselskapers rettigheter i forbindelse med ytelse av lufttransporttjenester på motpartens territorium, inkludert tillatte samarbeidsformer mellom flyselskap.

Artikkel 11 fastsetter at luftfartøy tilhørende motparten som benyttes i internasjonal lufttrafikk, samt vanlig utstyr, drivstoff- og smøreoljelager og forsyninger (herunder mat, drikkevarer og tobakk) ombord på slike luftfartøyer, skal være fritatt toll, skatter, gebyrer og avgifter ved ankomst til den annen parts territorium. I tillegg er blant annet drivstoff som tankes på avtalepartenes territorium fritatt for toll, skatter, gebyrer og avgifter.

Dersom to eller flere EU-stater i kraft av rådskdirektiv 2003/96/EF av 27. oktober 2003 ønsker å innføre særavgifter på flydrivstoff skal dette spørsmålet tas opp til drøfting i felleskomiteen i henhold til luftfartsavtalens artikkel 18.

Artikkel 12 slår fast at en avtalepart ikke skal pålegge motpartens flyselskap brukeravgifter som er høyere enn de brukeravgifter som pålegges egne eller andre flyselskap. Avtalepartene skal oppmuntre til konsultasjoner om brukeravgifter mellom avgiftsmyndigheter og flyselskap.

Artikkel 13 omhandler fastsetting av takster. Det fastslås at takster i henhold til denne avtalen ikke er gjenstand for myndighetenes godkjenning.

Artikkel 14 fastslår at statsstøtte og subsidier kan ha en negativ innvirkning på flyselskapenes muligheter til å konkurrere på rettferdig og likeverdig basis. Ved mistanke om slik støtte kan enhver part anmode om at saken behandles av felleskomiteen.

Artikkel 15 bekrefter betydningen av å beskytte miljøet i forbindelse med utviklingen og gjennomføringen av internasjonal luftfartspolitik, og at kostnader og nytteverdi i forbindelse med tiltak for å beskytte miljøet nøye må avveies ved utviklingen

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

av luftfartspolitikken. Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonens (ICAO) miljøstandarder skal følges med unntak av de tilfeller der en part har tatt forbehold.

Artikkel 16 slår fast at partene er enige om betydningen av å beskytte forbrukerne, og at viktige spørsmål i denne sammenheng kan drøftes i felleskomiteen.

Artikkel 17 slår fast at databaserte reservasjonssystemer (CRS) fritt kan benyttes på territoriet til den annen part, så sant de er i samsvar med den annen parts regelverk. Ingen av partene skal ha lov til på eget område å pålegge motpartens selgere av slike tjenester strengere krav enn det som blir pålagt egne selskap.

Artikkel 18 oppretter felleskomiteen, bestående av representanter fra partene, som skal møtes minst én gang i året for å konsultere om luftfartsavtalen og vurdere dennes gjennomføring. En part kan også be om at komiteen møtes for å løse spørsmål om tolkning eller anvendelsen av avtalen. Komiteen skal utvikle samarbeid gjennom nærmere angitte oppgaver, og fatter sine beslutninger ved konsensus.

Artikkel 19 fastslår at partene primært skal søke å blegge eventuelle tvister ved å sammenkalle felleskomiteen. Dersom dette ikke lykkes, gir artikkelen regler for bruk av voldgift, sammensetting av voldgiftsretten, gjennomføring av voldgiftsrettens avgjørelse og innføring av mottiltak. Voldgiftsretten skal selv fastlegge sine prosedyreregler.

Artikkel 20 slår fast at partene er enige om viktigheten av konkurranse mellom flyselskapene for å oppnå formålet med denne luftfartsavtalen. Hver av partenes konkurranselovgivning skal benyttes aktivt for å øke den generelle konkurransen og ikke for å beskytte den enkelte konkurrent. Partene skal søke å øke samarbeidet mellom deres respektive konkurransemyndigheter innen lufttransport, i tråd med avtalens vedlegg 2.

Artikkel 21 setter opp målsetningene for forhandlingene om fase II av luftfartsavtalen og fastsetter tidsfrister for oppstart av forhandlingene. For å legge press på partene er det også gitt bestemmelser for når partene kan begynne å trekke tilbake allerede innvilgede rettigheter, dersom enighet om fase II ikke er oppnådd.

Artikkel 22 slår fast at luftfartsavtalen - når den trer i kraft - skal erstatte de bilaterale luftfartsavtalene som er listet opp i avtalens vedlegg 1. Artikkelen slår også fast at dersom partene blir avtalepart til en multilateral avtale eller slutter seg til en beslutning tatt av ICAO eller en annen internasjonal organisasjon som berører bestemmelser i luftfartsavtalen, skal det tas opp til drøfting i felles-

komiteen hvorvidt denne avtalen bør revideres for å ta høyde for de endrede omstendighetene.

Artikkel 23 omhandler partenes rett til å bringe avtalen til opphør. Hver part kan når som helst si opp avtalen gjennom diplomatiske kanaler med ett års oppsigelsesfrist.

Artikkel 24 slår fast at avtalen skal registreres hos ICAO.

Artikkel 25 gir bestemmelser om midlertidig anvendelse av avtalen.

Artikkel 26 slår fast at avtalen skal tre ikraft én måned etter at siste avtalepart har overlevert en diplomatisk note som bekrefter at alle nødvendige prosedyrer for ikrafttredelse av avtalen er fullført.

Vedlegg 1 lister opp de bilaterale luftfartsavtalene som skal erstattes av denne avtalen. Artikkelen slår imidlertid fast at disse avtalene fortsatt skal gjelde for de områder som ikke er omfattet av definisjonen av «territorium» i artikkel 1 i avtalen. Til slutt slås det fast at amerikanske flyselskap ikke skal nyte godt av de såkalte syvende frihets rettigheter for fraktflyvninger (transport mellom to stater av et flyselskap fra et tredjeland på en rute uten forbindelse med dettes hjemland) som er innskrevet i denne avtalen, med unntak av de tilfeller der USA tidligere har sikret seg slike rettigheter i bilaterale luftfartsavtaler med en EU-stat.

Vedlegg 2 setter opp retningslinjer for samarbeidet mellom transportministeriet i USA og Europakommisjonen vedrørende håndhevingen av de respektive parters konkurranselovgivning i luftfartssammenheng.

Vedlegg 3 stadfester EU-flyselskapenes rett til å delta i transporter som er betalt av de amerikanske myndighetene.

Vedlegg 4 gir ytterligere regler for eierskap og kontroll av flyselskapene hos hver av partene.

Vedlegg 5 spesifiserer partenes rett til franchising og samarbeid under et annet flyselskaps varemerke.

5 Nærmere om de enkelte artiklene i tilleggsavtalen mellom EU, Island og Norge

Artikkel 1 fastslår at dersom en av partene ønsker å trekke seg fra, eller avslutte midlertidig anvendelse av, tilknytningsavtalen mellom USA, EU, Island og Norge så skal de øvrige partene til tilleggsavtalen varsles ved diplomatisk note før USA underrettes via diplomatiske kanaler.

Artikkel 2 stadfester at Norge og Island skal delta som observatører i fase II-forhandlingene.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Norge og Island skal inkluderes i EUs forarbeid, på samme måte som EUs medlemsstater. Dersom det ikke oppnås noen avtale med USA om en fase II-avtale innen nærmere angitte tidsfrister, kan Norge og Island, på samme måte som EUs medlemsstater, innen 15 dager meddele Europakommisjonen om eventuelle trafikkrettigheter som ønskes trukket tilbake. Europakommisjonen skal utarbeide en liste over suspenderte trafikkrettigheter som foregges EUs råd før oversendelse til USA. Det gis nærmere regler om når suspensjonen skal tre i kraft. EUs råd kan ved enstemmighet, etter forslag fra Europakommisjonen, beslutte å unnlate å meddele suspensjonen eller å trekke denne tilbake.

Artikkel 3 setter opp regler for når Norge og Island skal opptre individuelt og når de skal representeres av Europakommisjonen i felleskomiteen. Europakommisjonen forplikter seg til å sikre Norges og Islands fulle deltakelse i alle forberedende møter med EUs medlemsstater samt tilgang til relevant informasjon i forkant av møter i felleskomiteen.

Artikkel 4 angir hvordan partene skal forholde seg dersom en av partene bestemmer seg for å gjøre bruk av sine rettigheter i henhold til artikkel 19 (Tvisteløsning) i luftfartsavtalen mellom EU og USA. Europakommisjonen skal i slike tilfeller representere også Norge og Island, og skal, når det er saklig grunnlag for det, inkludere Norge og Island i forberedelsen og koordineringen av eventuelle voldgiftssaker. Partene skal notifisere hverandre ved beslutning om å innføre mottiltak.

Artikkel 5 forplikter partene til å utveksle informasjon mottatt fra eller avgitt til USA under nærmere angitte bestemmelser i luftfartsavtalen mellom EU og USA.

Artikkel 6 gir regler for utveksling av informasjon og koordinering, dersom en av partene anser at det foreligger eller planlegges gjennomført statsstøtte i USA som vil ha slike uheldige konkurransemessige effekter som det er vist til i artikkel 14.2 i luftfartsavtalen mellom EU og USA.

Artikkel 7 omhandler partenes rett til å bringe avtalen til opphør. Hver part kan når som helst si opp avtalen, samt avslutte midlertidig anvendelse, med et halvt års oppsigelsesfrist. Dersom tilknytningsavtalen sies opp, eller midlertidig anvendelse av denne avsluttes, bringes også denne avtalen til opphør, eller midlertidig anvendelse av denne avsluttes.

Artikkel 8 gir regler for midlertidig anvendelse av avtalen etter utveksling av diplomatiske noter som bekrefter at statenes nødvendige prosedyrer er fullført.

Artikkel 9 slår fast at avtalen skal tre i kraft én måned etter at siste avtalepart har meddelt ved diplomatisk note at alle nødvendige prosedyrer for ikrafttredelse av avtalen er fullført og tilknytningsavtalen enten har trådt i kraft eller anvendes midlertidig.

6 Vurdering

Det er en sentral målsetting i norsk luftfartspolitikk å søke å oppnå de samme rammebetingelser og konkurransevilkår for norske foretak som det som gjelder for deres europeiske konkurrenter. Gjennom EØS-avtalen er norske foretak sikret like konkurransevilkår innenfor EØS-området, men ikke overfor tredjeland, siden EØS-avtalen ikke omfatter tredjelandssamarbeid. Gitt betydningen av luftfart mellom USA og Europa, vil tilknytning til avtalen være et viktig tiltak for å sikre like konkurransevilkår i et viktig marked. En tilknytning til luftfartsavtalen mellom EU og USA vil også kunne være et mønster for tilknytning til senere luftfartsavtaler EU inngår med tredjeland, og vil således kunne bidra på bredere grunnlag til å sikre luftfartsløsninger utenfor EØS som Norge antakelig ikke ville kunne oppnå ved forhandlinger på egenhånd.

Ingen norske flyselskap trafikkerer for tiden ruter til USA, men en tilknytning til luftfartsavtalen mellom EU og USA er ikke desto mindre av stor betydning for norske luftfartsforetaks muligheter for fremtidig etablering, utvikling og økonomisk drift. Norsk næringsliv er likeledes tjent med at det legges til rette for utvikling av flest mulige hensiktsmessige flyforbindelser mellom markedene i Norge, USA og Europa.

Tilknytningsformen vil innebære at Norge og Island vil få full møterett i felleskomiteen med USA, men at Europakommisjonen i hovedsak vil føre ordet. Dette ansees som akseptabelt siden Norge får samme rettigheter som EU-statene til å delta og bli hørt i forberedelsene. Ordningen vil ikke innebære avgivelse av formell myndighet.

Luftfartsavtalen mellom EU og USA innholder – i likhet med Norges gjeldende avtale med USA og øvrige bilaterale luftfartsavtaler – en tollartikkel (artikkel 11) som forutsetter en drøfting og beslutning i felleskomiteen dersom det ønskes innført særavgifter på bl.a. flydrivstoff. Teksten i artikkelen er en ICAO-modell, og er i substans lik tilsvarende artikler i de aller fleste av verdens bilaterale luftfartsavtaler. Samferdselsdeparte-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

mentet samarbeider med EU for å få internasjonal aksept for innføring av markedsbaserte miljøtiltak for luftfarten, og da helst i regi av ICAO.

Gjennomføringen av tilknytningsavtalen og tilleggsavtalen nødvendiggjør ikke lov- eller forskriftsendring. De vil ikke medføre administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for det offentlige.

Samferdselsdepartementet tilrår at avtalene inngås. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge, i samsvar med et vedlagt forslag.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Forslag

til vedtak om samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

I

Stortinget samtykker i ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Vedlegg 1

Air Transport Agreement

The United States of America (hereinafter the «United States»),

of the first part;

The Kingdom of Belgium,

The Republic of Bulgaria,

The Czech Republic,

The Kingdom of Denmark,

The Federal Republic of Germany,

The Republic of Estonia,

Ireland,

The Hellenic Republic,

The Kingdom of Spain,

The French Republic,

The Italian Republic,

The Republic of Cyprus,

The Republic of Latvia,

The Republic of Lithuania,

The Grand Duchy of Luxembourg,

The Republic of Hungary,

Malta,

The Kingdom of the Netherlands,

The Republic of Austria,

The Republic of Poland,

The Portuguese Republic,

Romania,

The Republic of Slovenia,

The Slovak Republic,

The Republic of Finland,

The Kingdom of Sweden,

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

being parties to the Treaty establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the «Member States»),

and

The European Community,

of the second part;

Iceland,

of the third part; and

The Kingdom of Norway (hereinafter «Norway»),

of the fourth part;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Luftfartsavtale

De forente Stater (heretter kalt «USA»),

som den første part;

Kongeriket Belgia,

Republikken Bulgaria,

Den Tsjekiske Republikk,

Kongedømmet Danmark,

Forbundsrepublikken Tyskland,

Republikken Estland,

Irland,

Republikken Hellas,

Kongeriket Spania,

Republikken Frankrike,

Republikken Italia,

Republikken Kypros,

Republikken Latvia,

Republikken Litauen,

Storhertugdømmet Luxembourg,

Republikken Ungarn,

Republikken Malta,

Kongeriket Nederland,

Republikken Østerrike,

Republikken Polen,

Republikken Portugal,

Romania,

Republikken Slovenia,

Den Slovakiske Republikk,

Republikken Finland,

Kongeriket Sverige,

Det forente Kongerike Storbritannia og Nord-Irland,

som er parter i Traktat om opprettelse av Det europeiske fellesskap og medlemmer av Den europeiske union (heretter kalt «medlemsstatene»),

og

Det Europeiske Fellesskap;

som den andre part;

Island,

som den tredje part; og

Kongeriket Norge (heretter kalt «Norge»)

som den fjerde part;

Som ønsker å fremme et internasjonalt luftfartssystem basert på konkurranse mellom luftfartsselskaper i markedet med minst mulig statlig innblanding og regulering;

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including through the development of air transportation networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transportation services;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

Desiring to have all sectors of the air transport industry, including airline workers, benefit in a liberalized agreement;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Noting the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Recognizing that government subsidies may adversely affect airline competition and may jeopardize the basic objectives of this Agreement;

Affirming the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

Noting the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal May 28, 1999;

Intending to build upon the framework of existing agreements with the goal of opening access to markets and maximizing benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic;

Recognizing the importance of enhancing the access of their airlines to global capital markets in order to strengthen competition and promote the objectives of this Agreement;

Intending to establish a precedent of global significance to promote the benefits of liberalization in this crucial economic sector;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definition

«Party» means the United States, the European Community and its Member States, Iceland, or Norway.

Som ønsker å legge til rette for økte muligheter til å drive internasjonal luftfart, blant annet gjennom utvikling av luftfartsnettverk for å dekke passasjerer og speditørers behov for lett tilgjengelige luftfartstjenester;

Som ønsker å gjøre det mulig for luftfartsselskaper å tilby alle reisende og speditører konkurransedyktige priser og tjenester i åpne markeder;

Som ønsker at alle sektorer av luftfartsnæringen, også ansatte i luftfartsselskapene, skal nyte godt av en liberalisert avtale;

Som ønsker å garantere høyest mulig grad av sikkerhet og trygghet i internasjonal luftfart, og som gjentar sin alvorlige bekymring for handlinger eller trusler rettet mot flysikkerheten som utsetter personer og eiendeler for fare, går ut over driften av luftfarten og undergraver publikums tillit til sikkerheten i sivil luftfart;

Som merker seg Konvensjon om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago 7. desember 1944;

Som erkjenner at statssubsidier kan virke negativt inn på konkurransen mellom luftfartsselskapene og være til hinder for å nå de grunnleggende formålene med denne avtale;

Som bekrefter viktigheten av å ta hensyn til miljøet i utviklingen og gjennomføringen av internasjonal luftfartspolitik;

Som merker seg betydningen av forbrukervern, herunder vernet som gis i Konvensjon om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, utferdiget i Montreal 28. mai 1999;

Som akter å bygge videre på eksisterende avtaler med sikte på åpne markedsadgang og skape størst mulig fordel for forbrukere, luftfartsselskaper, arbeidstakere og samfunn på begge sider av Atlanteren;

Som erkjenner viktigheten av at deres luftfartsselskaper gis økt adgang til globale kapitalmarkeder for å styrke konkurransen og fremme måleasetningene med denne avtale;

Som akter å etablere en presedens av global betydning for å fremme fordelene ved liberalisering i denne betydningsfulle økonomiske sektoren;
ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

Artikkel 1

Definisjon

«Part» betyr USA, Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, Island eller Norge.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Article 2

Application of the Air Transport Agreement and the Annex to this Agreement

The provisions of the Air Transport Agreement signed by the European Community and its Member States and the United States of America on April 25 and 30, 2007 (hereinafter referred to as «the Air Transport Agreement»), which are hereby incorporated by reference, shall apply to all Parties to this Agreement, subject to the Annex to this Agreement. The provisions of the Air Transport Agreement shall apply to Iceland and Norway as though they were Member States of the European Community, so that Iceland and Norway shall have all of the rights and obligations of Member States under that agreement. The provisions of the Annex to this Agreement form an integral part of this Agreement.

Article 3

Termination

1. Either the United States or the European Community and its Member States may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other three Parties of its decision to terminate this Agreement or to end this Agreement's provisional application under Article 5. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). This Agreement shall terminate, or provisional application of this Agreement shall end, at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of the written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of all of the Parties before the end of this period.
2. Either Iceland or Norway may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Parties of its decision to withdraw from this Agreement or to end its provisional application of this Agreement under Article 5. A copy of the notice shall be sent simultaneously to ICAO. Such withdrawal or cessation of provisional application shall be effective at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect one year following the date of written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of the Party giving written notice, the United States, and the European Community and its Member States before the end of this period.
3. Either the United States or the European Community and its Member States may, at any time,

Artikkel 2

Anvendelse av luftfartsavtalen og vedlegget til denne avtalen

Bestemmelsene i luftfartsavtalen som ble undertegnet av Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater og De forente stater 25. og 30. april 2007 (heretter kalt «luftfartsavtalen»), som med dette inkorporeres ved henvisning, skal gjelde for alle parter i denne avtale, med forbehold om vedlegget til denne avtalen. Bestemmelsene i luftfartsavtalen skal gjelde for Island og Norge som om de var medlemsstater i Det europeiske fellesskap, slik at Island og Norge skal ha alle de rettigheter og forpliktelser medlemsstater har etter den avtalen. Vedlegget til denne avtale er en integrert del av denne avtale.

Artikkel 3

Oppsigelse

1. Enten USA eller Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater kan når som helst gi skriftlig varsel via diplomatiske kanaler til de tre andre partene om sin beslutning om å si opp denne avtale eller å avslutte den midlertidige anvendelsen av denne avtale i henhold til artikkel 5. Kopi av varselet skal samtidig sendes Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO). Denne avtale opphører eller skal ikke lenger anvendes midlertidig fra midnatt GMT ved utløpet av trafikkprogramperioden til Det internasjonale lufttransportforbund (IATA) som er i kraft ett år etter datoen for det skriftlige varselet, med mindre varselet trekkes tilbake etter avtale mellom alle partene før dette tidsrommet utløper.
2. Enten Island eller Norge kan når som helst gi skriftlig varsel via diplomatiske kanaler til de andre partene om sin beslutning om å trekke seg fra denne avtale eller å avslutte sin midlertidige anvendelse av denne avtale i henhold til artikkel 5. Kopi av varselet skal samtidig sendes ICAO. Slik tilbaketreking eller avslutning av midlertidig anvendelse får virkning ved midnatt GMT ved utløpet av IATAs trafikkprogramperiode som er i kraft ett år etter datoen for det skriftlige varselet, med mindre varselet trekkes tilbake etter avtale mellom parten som gir skriftlig varsel, USA og Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, før dette tidsrommet utløper.
3. Enten USA eller Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater kan når som helst gi skrift-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

give notice in writing through diplomatic channels to Iceland or Norway of its decision to terminate this Agreement or to end this Agreement's provisional application, with respect to Iceland or Norway. Copies of the notice shall be sent simultaneously to the other two Parties to this Agreement and to ICAO. Termination or cessation of provisional application with respect to Iceland or Norway shall be effective at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect one year following the date of written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of the United States, the European Community and its Member States, and the Party receiving the notice, before the end of this period.

4. For purposes of the diplomatic notes contemplated by this Article, diplomatic notes to or from the European Community and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Community.
5. Notwithstanding any other provision of this Article, if the Air Transport Agreement is terminated, this Agreement shall terminate simultaneously.

Article 4

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 5

Provisional Application

Pending entry into force pursuant to Article 6, this Agreement shall be provisionally applied from the first day of the month following the date of the last note by which each Party notifies the other Parties of its completion of any procedures necessary to apply this Agreement. If the Air Transport Agreement is terminated in accordance with Article 23 thereof or its provisional application ceases in accordance with Article 25 of that agreement, provisional application of this Agreement shall cease simultaneously.

Article 6

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the later of:

1. the date of entry into force of the Air Transport Agreement, or
2. one month after the date of the last note of the exchanges of diplomatic notes among

lig varsel via diplomatiske kanaler til Island eller Norge om sin beslutning om å si opp denne avtale eller å avslutte den midlertidige anvendelsen av denne avtale for Islands eller Norges vedkommende. Kopier av varselet skal samtidig sendes til de to andre partene i denne avtale og til ICAO. Oppsigelse eller avslutning av midlertidig anvendelse for Islands eller Norges vedkommende får virkning ved midnatt GMT ved utløpet av IATAs trafikkprogramperiode som er i kraft ett år etter datoen for det skriftlige varselet, med mindre varselet trekkes tilbake etter avtale mellom USA, Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater og parten som mottar varselet, før dette tidsrommet utløper.

4. Med hensyn til de diplomatiske notene som er nevnt i denne artikkel, skal diplomatiske noter til eller fra Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater leveres til, eventuelt fra, Det europeiske fellesskap.
5. Uten hensyn til andre bestemmelser i denne artikkel skal denne avtale, dersom luftfartsavtalen sies opp, opphøre samtidig.

Artikkel 4

Registrering hos ICAO

Denne avtale og alle endringer i den skal registreres hos ICAO.

Artikkel 5

Midlertidig anvendelse

Inntil denne avtale trer i kraft i henhold til artikkel 6, skal den anvendes midlertidig fra første dag i måneden som følger datoen for siste note der hver part varsler de andre partene om at den har gjennomført alle nødvendige prosedyrer for å kunne anvende denne avtale midlertidig. Dersom lufttransportavtalen sies opp i henhold til dens artikkel 23, eller den midlertidige anvendelsen av den avsluttes i henhold til dens artikkel 25, skal den midlertidige anvendelsen av denne avtale avsluttes samtidig.

Artikkel 6

Ikrafttredelse

Denne avtale trer i kraft på den datoen som faller sist av:

1. luftfartsavtalens ikrafttredelsesdato, og
2. én måned etter datoen for den siste noten i de diplomatiske notevekslingene mellom partene

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

For the purposes of this exchange of diplomatic notes, diplomatic notes to or from the European Community and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Community. The diplomatic note or notes from the European Community and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

DONE at....., in quadruplicate, this day of, 2009.

Annex

Specific Provisions with Respect to Iceland and Norway

The provisions of the Air Transport Agreement, modified as follows, shall apply to all Parties to this Agreement. The provisions of the Air Transport Agreement shall apply to Iceland and Norway as though they were Member States of the European Community, so that Iceland and Norway shall have all of the rights and obligations of Member States under that agreement:

1. Paragraph 9 of Article 1 of the Air Transport Agreement shall read as follows:

«Territory» means, for the United States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea under its sovereignty or jurisdiction, and, for the European Community and its Member States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Agreement on the European Economic Area is applied and under the conditions laid down in that agreement and any successor instrument, with the exception of the land areas and internal waters under the sovereignty or jurisdiction of the Principality of Liechtenstein; application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from European Community aviation measures existing as at 18 September 2006 as bet-

der det bekreftes at alle prosedyrer som er nødvendige for at denne avtale skal tre i kraft, er gjennomført.

Med hensyn til denne utvekslingen av diplomatiske noter skal diplomatiske noter til eller fra Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater leveres til, eventuelt fra, Det europeiske fellesskap. Den eller de diplomatiske notene fra Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater skal inneholde meddelelser fra hver medlemsstat som bekrefter at prosedyrene som er nødvendige for at denne avtale kan tre i kraft, er gjennomført.

TIL VITNE OM DETTE har de undertegnede etter behørig fullmakt undertegnet denne avtale.

UTFERDIGET iden 2009, i fire eksemplarer.

Vedlegg

Særbestemmelser for Island og Norge

Bestemmelsene i luftfartsavtalen, med følgende tillegninger, skal gjelde for alle parter i denne avtale. Bestemmelsene i luftfartsavtalen skal gjelde for Island og Norge som om de var medlemsstater i Det europeiske fellesskap, slik at Island og Norge skal ha de samme rettigheter og plikter som medlemsstatene etter den nevnte avtale:

1. Luftfartsavtalens artikkel 1 nr. 9 skal ha følgende ordlyd:

«Territorium» betyr for USAs vedkommende landområder (fastland og øyer), innenlands farvann og sjøterritorium under dets suverenitet eller jurisdiksjon, og for Det europeiske fellesskap og dets medlemsstaters vedkommende landområder (fastland og øyer), innenlands farvann og sjøterritorium der avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde anvendes, og på de vilkår som er fastsatt i nevnte avtale og eventuelle etterfølgerdokumenter, med unntak av landområder og innenlands farvann under Fyrstedømmet Liechtensteins suverenitet eller jurisdiksjon; anvendt på Gibraltar lufthavn er det underforstått at denne avtale ikke rører ved Kongedømmet Spanias og Storbritannias respektive juridiske stilling med hensyn til tvisten angående suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger, eller ved Gibraltar lufthavns fortsatte suspensjon fra EFs luftfartstiltak som forelå per 18. september 2006 mellom medlemsstatene, i samsvar med ministererklæ-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- ween Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar Airport agreed in Córdoba on 18 September 2006; and
2. Articles 23 to 26 of the Air Transport Agreement shall not apply to Iceland and Norway.
 3. The following shall be added to Section 1 of Annex 1 of the Air Transport Agreement:
 - w. Iceland: Air Transport Agreement, signed at Washington June 14, 1995; amended March 1, 2002 by exchange of notes; amended August 14, 2006 and March 9, 2007 by exchange of notes.
 - x. The Kingdom of Norway: Agreement relating to Air Transport Services effected by exchange of notes at Washington, October 6, 1945; amended August 6, 1954 by exchange of notes; amended June 16, 1995 by exchange of notes.
 4. The text of Section 2 of Annex 1 of the Air Transport Agreement shall read as follows:

Notwithstanding section 1 of this Annex, for areas that are not encompassed within the definition of «territory» in Article 1 of this Agreement, the agreements in paragraphs (e) (Denmark-United States), (g) (France-United States), (v) (United Kingdom-United States), and (x) (Norway-United States) of that section shall continue to apply, according to their terms.
 5. The text of Section 3 of Annex 1 of the Air Transport Agreement shall read as follows:

Notwithstanding Article 3 of this Agreement, U.S. airlines shall not have the right to provide all-cargo services, that are not part of a service that serves the United States, to or from points in the Member States, except to or from points in the Czech Republic, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg, Malta, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, the Slovak Republic, Iceland, and the Kingdom of Norway.
 6. The following sentence shall be added at the end of Article 3 of Annex 2 of the Air Transport Agreement:

For Iceland and Norway, this includes, but is not limited to, Articles 53, 54, and 55 of the Agreement on the European Economic Area and their implementing Regulations pursuant to the said agreement, as well as any amendments thereto.
- ringen om Gibraltar lufthavn som ble vedtatt i Córdoba 18. september 2006; og
2. Artikkelen 23 til 26 gjelder ikke for Island og Norge.
 3. Følgende skal legges til luftfartsavtalens del 1 i vedlegg 1:
 - w. Island: Luftfartsavtale, undertegnet i Washington 14. juni 1995; endret 1. mars 2002 ved utveksling av noter; endret 14. august 2006 og 9. mars 2007 ved utveksling av noter.
 - x. Kongeriket Norge: Avtale angående luftfartstjenester, inngått ved utveksling av noter i Washington 6. oktober 1945; endret 6. august 1954 ved utveksling av noter; endret 16. juni 1995 ved utveksling av noter.
 4. Del 2 i vedlegg 1 i luftfartsavtalen skal ha følgende ordlyd:

Uten hensyn til del 1 i dette vedlegg skal, for områder som ikke omfattes av definisjonen av «territorium» i denne avtales artikkel 1, avtalene i bokstav e) (Danmark–USA), g) (Frankrike–USA), v) (Storbritannia–USA) og x) (Norge–USA) i nevnte del fortsatt gjelde i samsvar med sine bestemmelser.
 5. Del 3 i vedlegg 1 i luftfartsavtalen skal ha følgende ordlyd:

Uten hensyn til artikkel 3 i denne avtale skal amerikanske luftfartsselskaper ikke ha rett til å tilby rene fraktruter til eller fra punkter i medlemsstatene, dersom ikke ruten er en del av en rute som betjener USA, unntatt til eller fra punkter i Republikken Frankrike, Storhertugdømmet Luxembourg, Republikken Malta, Republikken Polen, Republikken Portugal, Den slovakiske republikk, Den tsjekkiske republikk, Forbundsrepublikken Tyskland, Island og Kongeriket Norge.
 6. Følgende skal føyes til på slutten av luftfartsavtalens artikkel 3 i vedlegg 2:

For Island og Norge gjelder dette blant annet, men ikke bare, artikkel 53, 54, og 55 i Avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde og disse artiklenes gjennomføringsbestemmelser i henhold til nevnte avtale, og eventuelle endringer i dem.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Vedlegg 2

Air Transport Agreement

The United States of America (hereinafter the «United States»), of the one part; and

The Republic of Austria,
The Kingdom of Belgium,
The Republic of Bulgaria,
The Republic of Cyprus,
The Czech Republic,
The Kingdom of Denmark,
The Republic of Estonia,
The Republic of Finland,
The French Republic,
The Federal Republic of Germany,
The Hellenic Republic,
The Republic of Hungary,
Ireland,
The Italian Republic,
The Republic of Latvia,
The Republic of Lithuania,
The Grand Duchy of Luxembourg,
The Republic of Malta,
The Kingdom of the Netherlands,
The Republic of Poland,
The Portuguese Republic,
Romania,
The Slovak Republic,
The Republic of Slovenia,
The Kingdom of Spain,
The Kingdom of Sweden,
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

being parties to the Treaty establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the «Member States»), and the European Community, of the other part;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including through the development of air transportation networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transportation services;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

Luftfartsavtale

De forente stater (heretter kalt «USA»); og

Republikken Østerrike,
Kongeriket Belgia,
Republikken Bulgaria,
Republikken Kypros,
Den tsjekkiske republikk,
Kongeriket Danmark,
Republikken Estland,
Republikken Finland,
Republikken Frankrike,
Forbundsrepublikken Tyskland,
Republikken Hellas,
Republikken Ungarn,
Irland,
Republikken Italia,
Republikken Latvia,
Republikken Litauen,
Storhertugdømmet Luxembourg,
Republikken Malta,
Kongeriket Nederland,
Republikken Polen,
Republikken Portugal,
Romania,
Den slovakiske republikk,
Republikken Slovenia,
Kongeriket Spania,
Kongeriket Sverige,
Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irland,

som er parter i Traktat om opprettelse av Det europeiske fellesskap og medlemmer av Den europeiske union (heretter kalt «medlemsstatene»), og Det europeiske fellesskap;

som ønsker å fremme et internasjonalt luftfartssystem basert på konkurranse mellom luftfartsselskaper i markedet med minst mulig statlig innblanding og regulering;

som ønsker å legge til rette for økte muligheter til å drive internasjonal luftfart, blant annet gjennom utvikling av luftfartsnettverk for å gi passasjerer og speditører enkel tilgang til de luftfartstjenester de har behov for;

som ønsker å gjøre det mulig for luftfartsselskaper å tilby alle reisende og speditører konkurransedyktige priser og tjenester på åpne markeder;

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Desiring to have all sectors of the air transport industry, including airline workers, benefit in a liberalized agreement;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Noting the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Recognizing that government subsidies may adversely affect airline competition and may jeopardize the basic objectives of this Agreement;

Affirming the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

Noting the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal May 28, 1999;

Intending to build upon the framework of existing agreements with the goal of opening access to markets and maximizing benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic;

Recognizing the importance of enhancing the access of their airlines to global capital markets in order to strengthen competition and promote the objectives of this Agreement;

Intending to establish a precedent of global significance to promote the benefits of liberalization in this crucial economic sector;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. «Agreement» means this Agreement, its Annexes and Appendix, and any amendments thereto;
2. «Air transportation» means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire;
3. «Convention» means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

som ønsker at alle sektorer i luftfartsnæringen, også ansatte i luftfartsselskapene, skal nyte godt av en liberalisert avtale;

som ønsker å garantere en høyest mulig grad av sikkerhet og trygghet i internasjonal luftfart, og som gjentar sin dype bekymring over handlinger eller trusler rettet mot luftfartøyet som setter personer eller eiendom i fare, er til skade for luftfartsvirksomheten og undergraver publikums tillit til sikkerheten i sivil luftfart;

som merker seg Konvensjon om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago 7. desember 1944;

som erkjenner at statssubsidier kan ha negativ innvirkning på konkurransen mellom luftfartsselskapene og sette de grunnleggende formålene med denne avtale i fare;

som bekrefter viktigheten av å ta hensyn til miljøet i utviklingen og gjennomføringen av internasjonal luftfartspolitik;

som merker seg betydningen av forbrukervern, herunder vernet som gis i Konvensjon om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, utferdiget i Montreal 28. mai 1999;

som akter å bygge videre på eksisterende avtaler med sikte på åpne markedsadgang og skape størst mulig fordel for forbrukere, luftfartsselskaper, arbeidstakere og samfunn på begge sider av Atlanteren;

som erkjenner viktigheten av at deres luftfartsselskaper gis økt adgang til globale kapitalmarkeder for å styrke konkurransen og fremme målesettningene med denne avtale;

som akter å etablere en presedens av global betydning for å fremme fordelene ved liberalisering i denne avgjørende økonomiske sektoren;

er blitt enige om følgende:

Artikkel 1

Definisjoner

Med mindre annet er sagt, gjelder følgende definisjoner i forbindelse med denne avtale:

1. «avtale» betyr denne avtale, dens vedlegg og tillegg med eventuelle endringer;
2. «lufttransport» betyr frakt med luftfartøy av passasjerer, bagasje, last og post, separat eller i kombinasjon, som tilbys publikum mot godtgjørelse;
3. «konvensjonen» betyr Konvensjon om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago 7. desember 1944, og innbefatter:

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- | | |
|---|--|
| <p>a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both the United States and the Member State or Member States as is relevant to the issue in question, and</p> <p>b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both the United States and the Member State or Member States as is relevant to the issue in question ;</p> <p>4. «Full cost» means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;</p> <p>5. «International air transportation» means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;</p> <p>6. «Party» means either the United States or the European Community and its Member States;</p> <p>7. «Price» means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;</p> <p>8. «Stop for non-traffic purposes» means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;</p> <p>9. «Territory» means, for the United States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea under its sovereignty or jurisdiction, and, for the European Community and its Member States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty and any successor instrument ; application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from European Community aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on September 2006; and</p> <p>10. «User charge» means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security</p> | <p>a) enhver endring som har trådt i kraft i henhold til konvensjonens artikkel 94 a) og er ratifisert av både USA og den eller de medlemsstater den aktuelle saken angår, og</p> <p>b) ethvert vedlegg med eventuelle endringer vedtatt i henhold til konvensjonens artikkel 90, i den utstrekning slikt vedlegg eller slik endring til enhver tid er i kraft både for USA og den eller de medlemsstater den aktuelle saken angår;</p> <p>4. «full kostnad» betyr kostnaden med å tilby en tjeneste pluss en rimelig godtgjørelse for administrative utgifter;</p> <p>5. «internasjonal lufttransport» betyr lufttransport som passerer gjennom luftrummet over mer enn én stats territorium;</p> <p>6. «part» betyr enten USA eller Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater;</p> <p>7. «pris» betyr takst, sats eller avgift for frakt av passasjerer, bagasje og/eller frakt (unntatt post) per lufttransport, i aktuelle tilfeller også overflatetransport i forbindelse med internasjonal lufttransport, som forlanges av luftfartsselskaper og deres agenter, og vilkårene som regulerer tilgangen til slik takst, sats eller avgift;</p> <p>8. «stopp for ikke-trafikkmessige formål» betyr landing for ethvert formål unntatt å ta ombord eller sette av passasjerer, bagasje, last og/eller post som benytter lufttransport;</p> <p>9. «territorium» betyr for USAs vedkommende landområder (fastland og øyer), innenlands farvann og sjøterritorium under dets suverenitet eller jurisdiksjon, og for Det europeiske fellesskap og dets medlemsstaters vedkommende landområder (fastland og øyer), innenlands farvann og sjøterritorium der Avtale om opprettelse av Det europeiske fellesskap anvendes og på de vilkår som er nedfelt i nevnte avtale og eventuelle etterfølgerdokumenter; anvendt på Gibraltar lufthavn er det underforstått at denne avtale ikke rører ved Kongedømmet Spanias og Storbritannias respektive juridiske stilling med hensyn til tvisten angående suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger, eller ved Gibraltar lufthavns fortsatte suspensjon fra EFs luftfartstiltak som forelå per 18. september 2006 mellom medlemsstatene, i samsvar med ministererklæringen om Gibraltar lufthavn som ble vedtatt i Córdoba 18. september 2006; og</p> <p>10. «brukeravgift» betyr en avgift som luftfartsselskaper avkreves for bruk av innretninger eller tjenester tilknyttet lufthavn, lufthavnmiljø, fly-</p> |
|---|--|

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

facilities or services including related services and facilities.

navigasjon eller luftfartssikkerhet, med tilhørende innretninger og tjenester.

Article 2

Fair and Equal Opportunity

Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

Artikkel 2

Lik og rettferdig adgang

Hver part skal tillate lik og rettferdig adgang for begge parters luftfartsselskaper til å konkurrere om å tilby den internasjonale lufttransporten denne avtale regulerer.

Article 3

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:
 - i. for airlines of the United States (hereinafter «U. S. airlines»), from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in any Member State or States and beyond; and for all-cargo service, between any Member State and any point or points (including in any other Member States);
 - ii. for airlines of the European Community and its Member States (hereinafter «Community airlines»), from points behind the Member States via the Member States and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; for all-cargo service, between the United States and any point or points; and, for combination services, between any point or points in the United States and any point or points in any member of the European Common Aviation Area (hereinafter the «ECAA») as of the date of signature of this Agreement; and
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement

Artikkel 3

Tildeling av rettigheter

1. Hver part gir den annen part følgende rettigheter med hensyn til internasjonal lufttransport drevet av den annen parts luftfartsselskaper:
 - a) rett til å fly over dens territorium uten å lande;
 - b) rett til å foreta stopp på dens territorium for ikke-trafikkmessige formål;
 - c) rett til å utføre internasjonal lufttransport mellom punkter på følgende traseer:
 - i. for luftfartsselskaper hjemmehørende i USA (heretter «amerikanske luftfartsselskaper»), fra punkter forut for USA via USA og mellomliggende punkter til hvilket eller hvilke som helst punkter i hvilken eller hvilke som helst medlemsstater og fjernere; for rene fraktruter mellom enhver medlemsstat og hvilket eller hvilke som helst punkter (også i hvilke som helst andre medlemsstater);
 - ii. for Det europeiske fellesskap og dets medlemsstaters luftfartsselskaper (heretter «Fellesskapets luftfartsselskaper»), fra punkter forut for medlemsstatene via medlemsstatene og mellomliggende punkter til hvilket eller hvilke som helst punkter i USA og fjernere; for rene fraktruter mellom USA og hvilket eller hvilke som helst punkter; og for kombinerte ruter mellom hvilket eller hvilke som helst punkter i USA og hvilket eller hvilke som helst punkter i USA og hvilket eller hvilke som helst punkter i ethvert medlem av det felles europeiske luftfartsmarked (European Common Aviation Area, heretter «ECAA») fra og med datoen for undertegning av denne avtale; og
 - d) de rettigheter som ellers er angitt i denne avtale.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

2. Each airline may on any or all flights and at its option:
- operate flights in either or both directions;
 - combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
 - omit stops at any point or points;
 - transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
 - serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
 - make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
 - carry transit traffic through the other Party's territory; and
 - combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;
- without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.
3. The provisions of paragraph 1 of this Article shall apply subject to the requirements that:
- for U.S. airlines, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves the United States, and
 - for Community airlines, with the exception of (i) all-cargo services and (ii) combination services between the United States and any member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, the transportation is part of a service that serves a Member State.
4. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace.
- Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, nor shall it require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental (consistent with Article
2. Hvert luftfartsselskap kan på enkelte eller alle flyvninger og etter eget valg:
- operere flyvninger i én eller begge retninger;
 - kombinere forskjellige rutenumre i én og samme flyoperasjon;
 - betjene forutliggende, mellomliggende og fjernereliggende punkter og punkter på partenes territorier i enhver kombinasjon og enhver rekkefølge;
 - utelate stopp på hvilket eller hvilke som helst punkter;
 - overføre trafikk fra hvilket som helst eget luftfartøy til hvilket som helst av sine andre luftfartøyer på hvilket som helst punkt;
 - betjene punkter forut for hvilket som helst punkt på sitt territorium med eller uten bytte av luftfartøy eller rutenummer, og tilby og avertere slike ruter for publikum som gjennomgående ruter;
 - foreta overnattinger på hvilke som helst punkter på eller utenfor partenes territorier;
 - frakte transittrafikk gjennom den annen parts territorium, og
 - slå sammen trafikk på samme luftfartøy uansett hvor slik trafikk opprinnelig kommer fra;
- uten noen retnings- eller geografisk begrensning og uten tap av noen rett til å frakte trafikk som ellers er tillatt etter denne avtale.
3. Bestemmelsene i nr. 1 i denne artikkel gjelder på følgende forutsetninger:
- for amerikanske luftfartsselskaper må transporten, unntatt rene fraktruter, inngå i en rute som betjener USA, og
 - for Fellesskapets luftfartsselskaper må transporten, unntatt i) rene fraktruter og ii) kombinerte ruter mellom USA og ethvert medlem av ECAA fra og med datoen for undertegning av denne avtale, inngå i en rute som betjener en medlemsstat.
4. Hver part skal tillate hvert luftfartsselskap å fastsette hyppighet av og kapasitet for den internasjonale transporten den tilbyr, på grunnlag av kommersielle markedsbetraktninger.
- I tråd med denne retten skal ingen av partene ensidig begrense trafikkvolumet, frekvensen eller regulariteten i rutene, eller luftfartøystypene som den annen parts luftfartsselskaper benytter, og heller ikke kreve at den annen parts luftfartsselskaper leverer inn ruteoppsett, programmer for charterflyvninger eller driftsplaner, med de unntak som måtte være nødvendige av tollmessige, tekniske, driftsmes-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- 15) reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Any airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point, in type or number of aircraft operated; provided that, (a) for U.S. airlines, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves the United States, and (b) for Community airlines, with the exception of (i) all-cargo services and (ii) combination services between the United States and a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, the transportation is part of a service that serves a Member State.
 6. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on:
 - a) U.S. airlines the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;
 - b) Community airlines the right to take on board, in the territory of the United States, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the United States.
 7. Community airlines' access to U.S. Government procured transportation shall be governed by Annex 3.
- sige eller miljømessige (i tråd med artikkel 15) årsaker under likeartede vilkår i tråd med konvensjonens artikkel 15.
5. Ethvert luftfartsselskap kan utføre internasjonal lufttransport med ubegrenset adgang til når som helst å endre type eller antall luftfartøyer som benyttes, forutsatt at a) transporten, for amerikanske luftfartsselskapers vedkommende, unntatt rene fraktruter, inngår i en rute som betjener USA, og at b) transporten, for Fellesskapets luftfartsselskapers vedkommende, med unntak av i) rene fraktruter og ii) kombinerte ruter mellom USA og et medlem av ECAA fra og med datoen for undertegning av denne avtale, inngår i en rute som betjener en medlemsstat.
 6. Intet i denne avtale skal anses for å gi
 - a) amerikanske luftfartsselskaper rett til på en medlemsstats territorium å ta ombord passasjerer, bagasje, last eller post som fraktes mot godtgjørelse og har et annet punkt på vedkommende medlemsstats territorium som bestemmelsessted;
 - b) Fellesskapets luftfartsselskaper rett til på USAs territorium å ta ombord passasjerer, bagasje, last eller post som fraktes mot godtgjørelse og har et annet punkt på USAs territorium som bestemmelsessted.
 7. Fellesskapets luftfartsselskaper skal ha adgang til USAs offentlige transportanskaffelser i samsvar med vedlegg 3.

Article 4

Authorization

On receipt of applications from an airline of one Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided.

- a) for a U.S. airline, substantial ownership and effective control of that airline are vested in the United States, U.S. nationals, or both, and the airline is licensed as a U.S. airline and has its principal place of business in U.S. territory;
- b) for a Community airline, substantial ownership and effective control of that airline are vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both, and the airline is licensed as a Community airline and has its principal

Artikkel 4

Godkjennelse

Når søknader mottas fra et luftfartsselskap hjemmehørende hos den ene part, i den form og på den måten som er foreskrevet for driftsgodkjennelser og tekniske tillatelser, skal den annen part gi nødvendige godkjennelser og tillatelser med kortest mulig behandlingstid, forutsatt:

- a) når det gjelder et amerikansk luftfartsselskap, at luftfartsselskapet i det vesentlige er eid og reelt kontrolleres av USA, borgere av USA eller begge deler, og at luftfartsselskapet har lisens som et amerikansk luftfartsselskap og har sin hovedforretningsadresse på amerikansk territorium;
- b) når det gjelder et luftfartsselskap hjemmehørende i Fellesskapet, at luftfartsselskapet i det vesentlige er eid og reelt kontrolleres av en eller flere medlemsstater, borgere av slik eller slike stater, eller begge deler, og at luftfartsselskapet har lisens som et luftfartsselskap hjem-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

place of business in the territory of the European Community;

- c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- d) the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Security) are being maintained and administered.

Article 5

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline of the other Party where:
 - a) for a U. S. airline, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the United States, U.S. nationals, or both, or the airline is not licensed as a U. S. airline or does not have its principal place of business in U .S. territory;
 - b) for a Community airline, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both, or the airline is not licensed as a Community airline or does not have its principal place of business in the territory of the European Community; or
 - c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Application of Laws) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Safety) or Article 9 (Security).

mehørende i Fellesskapet og har sin hovedforretningsadresse på Det europeiske fellesskaps territorium;

- c) at luftfartsselskapet er kvalifisert til å oppfylle vilkårene som er foreskrevet i de lover og forskrifter som normalt anvendes på drift av internasjonal lufttransport av parten som skal ta stilling til søknaden eller søknadene; og
- d) at bestemmelsene i artikkel 8 (flysikkerhet) and artikkel 9 (luftfartssikkerhet) opprettholdes og blir administrert.

Artikkel 5

Inndragning av godkjennelse

1. Hver part kan inndra, suspendere eller begrense driftsgodkjennelsen eller de tekniske tillatelsene eller på annet vis suspendere eller begrense operasjonene til et luftfartsselskap hjemmehørende i den annen part dersom:
 - a) vesentlig eierskap i og reell kontroll med et amerikansk luftfartsselskap ikke innehas av USA, borgere av USA eller begge deler, eller luftfartsselskapet ikke har lisens som et amerikansk luftfartsselskap eller ikke har sin hovedforretningsadresse på USAs territorium;
 - b) vesentlig eierskap i og reell kontroll med et luftfartsselskap hjemmehørende i Fellesskapet ikke innehas av en eller flere medlemsstater, borgere av slik stat eller stater, eller begge deler, eller luftfartsselskapet ikke har sin hovedforretningsadresse på Det europeiske fellesskaps territorium; eller
 - c) luftfartsselskapet ikke har overholdt lovene og forskriftene som er nevnt i artikkel 7 (lovanvendelse) i denne avtale.
2. Med mindre omgående tiltak er nødvendige for å hindre ytterligere brudd på nr. 1 bokstav c) i denne artikkel, skal rettighetene som etableres ved denne artikkel først utøves etter konsultasjon med den annen part.
3. Denne artikkel begrenser ikke noen parts rett til å holde tilbake, inndra, begrense eller knytte restriksjoner til driftsgodkjennelsen eller den tekniske tillatelsen til ett eller flere luftfartsselskaper hjemmehørende i den annen part i samsvar med bestemmelsene i artikkel 8 (flysikkerhet) eller artikkel 9 (luftfartssikkerhet).

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Article 6

Additional Matters related to Ownership, Investment, and Control

Notwithstanding any other provision in this Agreement, the Parties shall implement the provisions of Annex 4 in their decisions under their respective laws and regulations concerning ownership, investment and control.

Article 7

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilized by the airlines of the other Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines,

Article 8

Safety

1. The responsible authorities of the Parties shall recognize as valid, for the purposes of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by each other and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that maybe established pursuant to the Convention. The responsible authorities may, however, refuse to recognize as valid for purposes of flight above their own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for their own nationals by such other authorities.
2. The responsible authorities of a Party may request consultations with other responsible authorities concerning the safety standards

Artikkel 6

Andre forhold vedrørende eierskap, investering og kontroll

Uten hensyn til andre bestemmelser i denne avtale skal partene gjennomføre bestemmelsene i vedlegg 4 i sine beslutninger i henhold til egne lover og forskrifter angående eierskap, investering og kontroll.

Artikkel 7

Lovanvendelse

1. En parts lover og forskrifter om innreise til eller utreise fra dens territorium for luftfartøyer som driver internasjonal lufttrafikk, eller om drift og navigasjon av slike luftfartøyer mens de oppholder seg innenfor dens territorium, skal anvendes på de luftfartøyer den annen parts luftfartselskaper benytter, og skal overholdes av slike luftfartøyer ved innreise til eller utreise fra eller under opphold innenfor førstnevnte parts territorium.
2. Ved innreise til, opphold innenfor eller utreise fra en parts territorium, skal lovene og forskriftene som gjelder innenfor dette territoriet angående innreise til eller utreise fra partens territorium for passasjerer, besetninger eller last ombord i luftfartøyer (herunder bestemmelser om innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll og karantene; eller, når det gjelder post, postbestemmelser), overholdes av eller på vegne av slike passasjerer, besetninger eller last hos den annen parts luftfartsselskaper.

Artikkel 8

Flysikkerhet

1. Luftdyktighetsattest, kompetansesertifikater og lisenser som partene har utstedt eller validert, og som fortsatt er gyldige, skal av partenes ansvarlige myndigheter gjensidig anerkjennes som gyldige med tanke på å betjene den lufttransporten denne avtale gir bestemmelser om, forutsatt at kravene til slike sertifikater eller lisenser minst innfrir minimumskravene som måtte være fastsatt i henhold til konvensjonen. De ansvarlige myndigheter kan imidlertid nekte å anerkjenne som gyldige for flyvninger over deres eget territorium kompetansesertifikater og lisenser som andre slike myndigheter har tildelt eller validert for sine egne statsborgere.
2. En parts ansvarlige myndigheter kan anmode om konsultasjoner med andre ansvarlige myndigheter om sikkerhetskravene disse myndig-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

maintained by those authorities relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the airlines overseen by those authorities. Such consultations shall take place within 45 days of the request unless otherwise agreed. If following such consultations, the requesting responsible authorities find that those authorities do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the requesting responsible authorities shall notify those authorities of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and those authorities shall take appropriate corrective action. The requesting responsible authorities reserve the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines for which those authorities provide safety oversight in the event those authorities do not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action as to such airline or airlines if essential to prevent further noncompliance with the duty to maintain and administer the aforementioned standards and requirements resulting in an immediate threat to flight safety.

3. The European Commission shall simultaneously receive all requests and notifications under this Article.
4. Nothing in this Article shall prevent the responsible authorities of the Parties from conducting safety discussions, including those relating to the routine application of safety standards and requirements or to emergency situations that may arise from time to time.

Article 9

Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the following agreements: the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Un-

hetene stiller til luftfartsanlegg, flybesetninger, luftfartøyer og drift av luftfartsselskaper som disse myndighetene har tilsyn med. Slike konsultasjoner skal finne sted innen 45 dager etter anmodningen med mindre annet er avtalt. Dersom de anmodende ansvarlige myndigheter etter slike konsultasjoner finner at disse andre myndighetene ikke effektivt opprettholder og administrerer sikkerhetsstandarder og -krav på disse områdene som minst tilsvarer minimumskravene som til enhver tid fastsettes i henhold til konvensjonen, skal de anmodende ansvarlige myndigheter underrette disse myndighetene om slike funn og hvilke tiltak som synes nødvendige for å oppfylle disse minimumskravene, og de aktuelle myndighetene skal iverksette egnede korrigerings tiltak. De anmodende ansvarlige myndigheter forbeholder seg rett til å holde tilbake, inndra eller begrense driftsgodkjenningen eller den tekniske tillatelsen til ett eller flere selskaper som disse myndighetene har sikkerhetstilsynet med i tilfelle disse myndighetene ikke iverksetter slike egnede korrigerings tiltak innen rimelig tid, og ikke treffer umiddelbare tiltak overfor vedkommende luftfartsselskap(er) dersom det er helt nødvendig for å hindre at ytterligere overtredelse av plikten til å opprettholde og administrere de forannevnte standarder og krav resulterer i en umiddelbar trussel mot flysikkerheten.

3. EU-kommisjon skal samtidig motta alle anmodninger og underretninger etter denne artikkel.
4. Intet i denne artikkel skal hindre partenes ansvarlige myndigheter i å gjennomføre diskusjoner om flysikkerhet, både angående rutinemessig anvendelse av flysikkerhetsstandarder og krav og nødssituasjoner som måtte oppstå fra tid til annen.

Artikkel 9

Luftfartssikkerhet

1. I samsvar med sine rettigheter og forpliktelser etter folkeretten bekrefter partene at forpliktelsen de har overfor hverandre til å beskytte sikkerheten internasjonal luftfart mot tilfeller av ulovlig innblanding, utgjør en integrert del av denne avtale. Uten å begrense deres rettigheter og forpliktelser etter folkeretten i sin alminnelighet skal partene særlig opptre i samsvar med følgende avtaler: Konvensjon om forbrytelser og visse andre handlinger begått ombord i luftfartøyer, utferdiget i Tokyo 14. september 1963, Konvensjon om bekjempelse av ulovlig bemek-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggssavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- lawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including the prevention of acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities.
 3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention ; they shall require that operators of aircraft of their registries; operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory; and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
 4. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet increased threats to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by the other Party for departure from and while within the territory of that other Party must be observed. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
 5. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognizes, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.
2. Når de blir anmodet om det, skal partene yte hverandre all bistand som er nødvendig for å håndtere enhver trussel mot sikkerheten i sivil luftfart, herunder forebygging mot tilfeller av ulovlig bemektigelse av sivile luftfartøyer og andre ulovlige handlinger mot sikkerheten til slike luftfartøyer, deres passasjerer og besetninger og til lufthavner og navigasjonsinnretninger.
 3. Partene skal i sine gjensidige forbindelser opp- tre i overensstemmelse med de standarder for luftfartssikkerhet og aktuell anbefalt praksis som er fastsatt av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart og tatt inn som vedlegg til konvensjonen; de skal kreve at operatører av luftfartøyer som er registrert hos dem, operatører av luftfartøyer som har hovedforretningsadresse eller permanent tilhold på deres territorium, og operatører av lufthavner på deres territorium handler i samsvar med slike bestemmelser om sikkerheten i luftfarten.
 4. Hver part skal sikre at effektive tiltak settes i verk innenfor dens territorium for å beskytte luftfartøyer og inspisere passasjerer, besetninger og deres bagasje og håndbagasje, samt last og luftfartøysforsyninger, før og under ombordstigning eller lasting, og at disse tiltakene justeres for å møte økte trusler mot sikkerheten i sivil luftfart. Hver part er enig i at sikkerhetsbestemmelsene den annen part krever ved utreise fra og under opphold innenfor denne annen parts territorium, skal overholdes. Hver part skal se velvillig på enhver anmodning fra den annen part om spesielle sikkerhetstiltak for å møte en konkret trussel.
 5. Idet partene fullt ut tar hensyn til og utviser gjensidig respekt for hverandres suverenitet, kan en part vedta sikkerhetstiltak for innreise på sitt territorium. Om mulig skal denne parten ta hensyn til de sikkerhetstiltak den annen part allerede har satt i verk, og eventuelle synspunkter som den annen part måtte gi uttrykk for. Hver part anerkjenner imidlertid at intet i denne artikkel begrenser en parts adgang til å nekte innreise til dens territorium for hvilken eller hvilke som helst flyvninger som den anser for å utgjøre en trussel mot dens sikkerhet.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

6. A Party may take emergency measures including amendments to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the responsible authorities of the other Party.
 7. The Parties underline the importance of working towards compatible practices and standards as a means of enhancing air transport security and minimizing regulatory divergence. To this end, the Parties shall fully utilize and develop existing channels for the discussion of current and proposed security measures. The Parties expect that the discussions will address, among other issues, new security measures proposed or under consideration by the other Party, including the revision of security measures occasioned by a change in circumstances ; measures proposed by one Party to meet the security requirements of the other Party ; possibilities for the more expeditious adjustment of standards with respect to aviation security measures ; and compatibility of the requirements of one Party with the legislative obligations of the other Party. Such discussions should serve to foster early notice and prior discussion of new security initiatives and requirements.
 8. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transportation security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse effects on international air transportation and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.
 9. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
 10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the responsible authorities of that Party may request immediate consultations with the responsible authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an
6. En part kan iverksette strakstiltak, herunder endringer, for å møte en spesifikk trussel. Den annen parts ansvarlige myndigheter skal umiddelbart varsles om slike tiltak.
 7. Partene understreker viktigheten av å arbeide for forenlighet i praksis og standarder som et middel til økt sikkerhet i lufttransporten og minst mulig reguleringsdivergens. Til dette formål skal partene fullt ut benytte og utvikle eksisterende kanaler for å diskutere sikkerhetstiltak som er eller foreslås innført. Partene forventer at diskusjonene blant annet vil dreie seg om nye sikkerhetstiltak som den annen part har foreslått eller har til vurdering, herunder revisjon av sikkerhetstiltak foranlediget av endringer i omstendighetene; tiltak foreslått av en part for å støtte den annen parts sikkerhetsbehov; muligheter for mer omgående justering av standarder med hensyn til sikkerhetstiltak i lufttrafikken; og forenlighet mellom kravene til den ene part og den annen parts lovgivningsmessige forpliktelser. Slike diskusjoner bør benyttes til å fremme tidlig varsling og forhåndsdiskusjon av nye sikkerhetsinitiativer og krav.
 8. Uten at det rører ved behovet for å gå til omgående aksjon for å beskytte transportsikkerheten, bekrefter partene at en part som skal vurdere sikkerhetstiltak, skal evaluere mulige skadevirkninger på internasjonal lufttransport, og at den, med mindre loven er til hinder for det, skal ta hensyn til slike faktorer når den avgjør hvilke tiltak som er nødvendige og egnet for å løse disse sikkerhetsanliggende.
 9. Når en ulovlig bemektigelse av luftfartøy eller andre ulovlige handlinger mot sikkerheten til passasjerer, besetninger, luftfartøyer, lufthavner eller luftnavigasjonsanlegg inntreffer eller truer med å inntreffe, skal partene bistå hverandre ved å legge til rette for kommunikasjon og andre passende tiltak med sikte på raskt og sikkert å stanse slik hendelse eller trussel.
 10. Når en part har skjellig grunn til å tro at den annen part har avveket fra bestemmelsene om luftfartssikkerhet i denne artikkel, kan de ansvarlige myndigheter hos denne part anmode om omgående konsultasjoner med den annen parts ansvarlige myndigheter. Er det ikke oppnådd tilfredsstillende enighet innen 15 dager etter datoen for slik anmodning, gir det grunn til å holde tilbake, inndra, begrense eller legge restriksjoner på driftstillatelsen og de tekniske tillatelsene til et luftfartsselskap eller luftfartsselskaper hjemmehørende hos denne part.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

11. Separate from airport assessments undertaken to determine conformity with the aviation security standards and practices referred to in paragraph 3 of this Article, a Party may request the cooperation of the other Party in assessing whether particular security measures of that other Party meet the requirements of the requesting Party. The responsible authorities of the Parties shall coordinate in advance the airports to be assessed and the dates of assessment and establish a procedure to address the results of such assessments. Taking into account the results of the assessments, the requesting Party may decide that security measures of an equivalent standard are applied in the territory of the other Party in order that transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo may be exempted from re-screening in the territory of the requesting Party. Such a decision shall be communicated to the other Party.

Article 10

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation and related activities.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transportation.
3. a) Without prejudice to subparagraph (b) below, each airline shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Party:
 - i. the right to perform its own groundhandling («self handling») or, at its option
 - ii. the right to select among competing suppliers that provide groundhandling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.
- b) The rights under (i) and (ii) in subparagraph (a) above shall be subject only to specific constraints of available space or capa-

Når en nødssituasjon krever det, kan en part treffe midlertidige tiltak før 15 dager har gått.

11. Utenom lufthavnevalueringer som utføres for å fastslå samsvar med standardene og praksis for sikkerhet i luftfarten som er nevnt i nr. 3 i denne artikkel, kan en part anmode den annen part om å samarbeid om å evaluere hvorvidt bestemte sikkerhetstiltak hos denne annen part oppfyller den anmodende parts krav. Partenes ansvarlige myndigheter skal på forhånd avtale hvilke lufthavner som skal evalueres, og datoene for evalueringene, og fastsette regler for hvordan resultatene av slike evalueringer skal gripes an. Idet det tas hensyn til resultatene av evalueringene, kan den anmodende part beslutte at det på den annen parts territorium benyttes sikkerhetstiltak av tilsvarende standard, slik at transittpassasjerer, transittbagasje og/eller transittlast kan unntas fra ny kontroll på den anmodende parts territorium. Slik beslutning skal meddeles den annen part.

Artikkel 10

Forretningsmuligheter

1. Hver parts luftfartsselskaper skal ha rett til å etablere kontorer på den annen parts territorium for å fremme salget av lufttransport og tilknyttede aktiviteter.
2. Hver parts luftfartsselskaper skal, i samsvar med den annen parts lover og forskrifter om innreise, opphold og sysselsetting, ha rette til å bringe inn og ha på den annen parts territorium fagpersonell innen ledelse, salg, teknikk, drift og annet som er nødvendig for å tilby lufttransport.
3. a) Uten at det rører ved bokstav b) nedenfor, skal hvert luftfartsselskap på den annen parts territorium med hensyn til bakkehåndtering ha rett til:
 - i. å utføre sin egen bakkehåndtering («egenhåndtering»), eller, om den vil,
 - ii. å velge, helt eller delvis, blant konkurrerende leverandører som yter bakkehåndteringstjenester, når slike leverandører er gitt markedsadgang på grunnlag av hver parts lover og forskrifter, og når slike leverandører er til stede i markedet.
- b) Rettighetene i i) og ii) under bokstav a) ovenfor skal bare være begrenset av konkrete forbehold om ledig plass eller kapasitet.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

city arising from the need to maintain safe operation of the airport. Where such constraints preclude selfhandling and where there is no effective competition between suppliers that provide groundhandling services, all such services shall be available on both an equal and an adequate basis to all airlines; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and/or, at the airline's discretion, through its sales agents or other intermediaries appointed by the airline. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit from the territory of the other Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, the country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed.
Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
7. In operating or holding out services under the Agreement, any airline of a Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:
 - a) any airline or airlines of the Parties;
 - b) any airline or airlines of a third country; and
 - c) a surface (land or maritime) transportation provider of any country; provided that (i) all participants in such arrangements hold the appropriate authority

tet som springer ut av behovet for å opprettholde trygg drift av lufthavnen. Når slike begrensninger utelukker egenhåndtering, og det ikke foreligger reell konkurranse mellom leverandører som yter bakkehåndteringstjenester, skal alle slike tjenester være tilgjengelige på likeverdig grunnlag og i tilstrekkelig omfang for alle luftfartsselskaper, og prisene på slike tjenester skal ikke overstige deres fulle kostnad iberegnet en rimelig avkastning på eiendeler etter avskrivning.

4. Ethvert luftfartsselskap hjemmehørende hos hver part kan drive salg av lufttransport på den annen parts territorium, direkte og/eller gjennom sine salgsagenter eller andre mellommenn utpekt av luftfartsselskapet slik luftfartsselskapet velger. Hvert luftfartsselskap skal ha rett til å selge slik transport, og enhver skal fritt kunne kjøpe slik transport i det aktuelle territoriets valuta eller i fritt konvertible valutaer.
5. Hvert luftfartsselskap skal ha rett til etter behov å konvertere og overføre fra den annen parts territorium til sitt eget territorium, og, med mindre det er uforenlig med allment gjeldende lov eller forskrift, til det eller de land den velger, lokale inntekter ut over beløp som legges ut lokalt.
Konvertering og overføring skal kunne foretas omgående uten begrensninger eller beskatning til den kurs som gjelder for løpende transaksjoner og overføring på datoen da selskapet begjærer overføring.
6. Hver parts luftfartsselskaper skal ha adgang til å betale lokale utgifter på den annen parts territorium, blant annet kjøp av drivstoff, i lokal valuta. Hver parts luftfartsselskaper kan etter eget ønske betale for slike utgifter på den annen parts territorium i fritt konvertible valutaer i samsvar med lokale valutabestemmelser.
7. Når et luftfartsselskap hjemmehørende hos en part driver eller tilbyr tjenester etter avtalen, kan det inngå samarbeid om markedsføringsordninger, for eksempel blokkreservasjoner eller felles rutenummer, med:
 - a) hvilket eller hvilke som helst luftfartsselskaper hjemmehørende hos partene;
 - b) hvilket eller hvilke som helst luftfartsselskaper hjemmehørende i et tredjeland; og
 - c) en tilbyder av overflatetransport (land eller sjø) hjemmehørende i ethvert land; forutsatt at i) alle deltakere i slike ordninger har de nødvendige tillatelser, og at ii)

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

and (ii) the arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to the operation or holding out of international air transportation.

8. The airlines of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including airlines, of either Party or third countries, provided that the airlines hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements. Annex 5 shall apply to such arrangements.

9. The airlines of each Party may enter into arrangements for the provision of aircraft with crew for international air transportation with:

a) any airlines or airlines of the Parties; and

b) any airlines or airlines of a third country;

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements. Neither Party shall require an airline of either Party providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated.

10. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ordningene oppfyller betingelsene som er fastsatt i de lover og forskrifter partene normalt anvender på drift og tilbud om internasjonal lufttransport.

8. Hver parts luftfartsselskaper skal ha rett til å inngå avtaler om franchising og bruk av varemerke (branding) med selskaper, herunder luftfartsselskaper, hjemmehørende hos hver av partene eller tredjeland, forutsatt at luftfartsselskapene har de nødvendige tillatelser og oppfylder betingelsene som er fastsatt i de lover og forskrifter partene normalt anvender på slike avtaler. For slike avtaler gjelder vedlegg 5.

9. Hver parts luftfartsselskaper kan inngå avtaler om å stille fly med besetning til disposisjon for internasjonal lufttransport med:

a) hvilket eller hvilke som helst luftfartsselskaper hjemmehørende hos partene; og

b) hvilket eller hvilke som helst luftfartsselskaper hjemmehørende i et tredjeland;

forutsatt at alle deltakere i slike avtaler har de nødvendige tillatelser og oppfylder betingelsene som er fastsatt i de lover og forskrifter partene normalt anvender på slike avtaler. Ingen part skal kreve at et luftfartsselskap fra noen av partene som stiller luftfartøy til disposisjon, innehar trafikkrettigheter etter denne avtale for rutene der luftfartøyet skal benyttes.

10. Uten hensyn til andre bestemmelser i denne avtale skal partenes luftfartsselskaper og indirekte tilbydere av godstransport uten begrensninger i tilknytning til internasjonal lufttransport kunne anvende enhver overflatetransport for last til eller fra hvilke som helst punkter på partenes territorier eller i tredjeland, iberegnet transport til og fra alle lufthavner med tollinnretninger, og iberegnet, i aktuelle tilfeller, rett til å transportere gods i tolloplag i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Slikt gods, enten det sendes med overflatetransport eller lufttransport, skal ha adgang til tollbehandling og tollinnretninger ved en lufthavn. Luftfartsselskaper kan velge å utføre sin egen overflatetransport eller å kjøpe den gjennom avtaler med andre overflatebefrakter, også i form av overflatetransport drevet av andre luftfartsselskaper og indirekte tilbydere av lufttransport av gods. Slike kombinerte godstjenester kan tilbys til en enkelt, gjennomgående pris for luft- og overflatetransporten til sammen, forutsatt at speditørene ikke forledes med hensyn til fakta vedrørende slik transport.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Article 11

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities or the European Community, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
 - b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
 - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
 - d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced

Artikkel 11

Tollavgifter og gebyrer

1. Ved ankomst til en parts territorium skal luftfartøyer som den annen parts luftfartsselskaper benytter i internasjonal lufttransport, og deres vanlige utstyr, bakkeutstyr, drivstoff, smøremidler, tekniske forbruksvarer, reservedeler (også motorer), luftfartøysforsyninger (blant annet matvarer, drikkevarer og brennevin, tobakk og andre produkter som er tenkt solgt til eller brukt av passasjerer i begrensede kvanta under flyvningen) og andre varer som er tenkt til eller brukes utelukkende i drifts- eller vedlikeholdsøyemed av luftfartsselskaper som driver internasjonal lufttransport, på gjensidig grunnlag være fritatt for alle importrestriksjoner, eiendomsskatter og kapitalbeskatning, tollavgifter, innenlandske forbruksavgifter og liknende avgifter eller gebyrer som a) pålegges av Det europeiske fellesskap eller nasjonale myndigheter, og b) ikke er basert på kostnaden med tjenestene som ytes, forutsatt at slikt utstyr og forsyninger blir værende om bord i luftfartøyet.
2. Det skal også på gjensidig grunnlag gis fritak for de skatter, avgifter og gebyrer som er nevnt i nr. 1 i denne artikkel, unntatt avgifter basert på kostnaden med tjenesten som ytes, for:
 - a) luftfartøysforsyninger som føres inn eller leveres på territoriet til en part og tas ombord, innenfor rimelighetens grenser, for bruk på de utgående luftfartøyene til et luftfartsselskap hjemmehørende hos den annen part som driver med internasjonal lufttransport, også når disse forsyningene skal brukes på en del av reisen som utføres over territoriet til parten der de tas ombord;
 - b) bakkeutstyr og reservedeler (også motorer) som føres inn på en parts territorium til bruk ved service, vedlikehold eller reparasjon av luftfartøyene til et luftfartsselskap hjemmehørende hos den annen part som benyttes i internasjonal lufttransport;
 - c) drivstoff, smøremidler og teknisk forbruksmaterieell som føres inn eller leveres på en parts territorium for bruk i luftfartøyene til et luftfartsselskap hjemmehørende hos den annen part som benyttes i internasjonal lufttransport, også når disse forsyningene skal brukes på en del av reisen som utføres over territoriet til parten der de tas om bord; og
 - d) trykksaker, slik hver parts lovgivning gir bestemmelser om, som føres inn eller leve-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggssavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
 4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.
 5. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.
 6. In the event that two or more Member States envisage applying to the fuel supplied to aircraft of U.S. airlines in the territories of such Member States any waiver of the exemption contained in Article 14 (b) of Council Directive 2003/196/EC of 27 October 2003, the Joint Committee shall consider that issue, in accordance with paragraph 4(e) of Article 18.
 7. A Party may request the assistance of the other Party, on behalf of its airline or airlines, in securing an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by state and local governments or authorities on the goods specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the service. In response to such a request, the other Party shall bring the views of the requesting Party to the attention of the relevant governmental unit or authority and urge that those views be given appropriate consideration.
- res på en parts territorium og tas om bord for bruk på de utgående luftfartøyene til den annen parts luftfartsselskap som benyttes i internasjonal lufttransport, også når disse forsyningene skal brukes på en del av reisen som utføres over territoriet til parten der de tas om bord.
3. Utstyr og forsyninger nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkel kan kreves holdt under de rette myndigheters oppsikt eller kontroll.
 4. Unntakene det er gitt bestemmelser om i denne artikkel, skal også gis når en parts luftfartsselskaper har inngått avtale med et annet luftfartsselskap som også nyter godt av slike fritak hos den annen part, om lån eller overføring på den annen parts territorium av de varer som er angitt i nr. 1 og 2 i denne artikkel.
 5. Intet i denne avtale skal hindre noen av partene i å innkreve skatter, avgifter eller gebyrer på varer som selges i annen hensikt enn forbruk ombord til passasjerer på en sektor av en luft-rute mellom to punkter innenfor dens territorium der ombordstigning eller avstigning er tillatt.
 6. Dersom to eller flere medlemsstater ser for seg at de vil gi avkall på fritaket etter artikkel 14 bokstav b) i rådsforordning 2003/96/EF av 27. oktober 2003 for drivstoff som leveres på slike medlemsstaters territorier til luftfartøyer tilhørende amerikanske luftfartsselskaper for flyvninger mellom slike medlemsstater, skal felleskomiteen vurdere spørsmålet i samsvar med artikkel 18 nr. 4 e).
 7. En part kan på vegne av sitt eller sine flyselskaper anmode den annen part om bistand til å sikre fritak fra skatter, avgifter og gebyrer som statlige og lokale myndigheter legger på varene som er angitt i nr. 1 og 2 i denne artikkel, og fra avgifter på drivstofforbruk, under de omstendigheter som beskrives i denne artikkel, unntatt i den utstrekning avgiftene er basert på kostnaden med å tilby tjenesten. Som svar på en slik forespørsel skal den annen part gjøre den aktuelle offentlige enhet eller myndighet kjent med den annen parts synspunkter og henstille til at det tas behørig hensyn til disse synspunktene.

Article 12

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each

Artikkel 12

Brukeravgifter

1. Brukeravgifter som hver parts kompetente avgiftsmyndigheter eller organer måtte avkreve

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs I and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time ; or
(b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 13

Pricing

1. Prices for air transportation services operated pursuant to this Agreement shall be established freely and shall not be subject to approval, nor may they be required to be filed.
2. Notwithstanding paragraph 1:

den annen parts luftfartsselskaper, skal være rettferdige, rimelige, ikke utgjøre en utilbørlig forskjellsbehandling og være rimelig fordelt på brukerkategoriene. I alle tilfeller skal slike brukeravgifter avkreves den annen parts luftfartsselskaper på vilkår som er minst like gunstige som de gunstigste vilkårene noe annet luftfartsselskap kan oppnå idet avgiftene legges på.

2. Brukeravgifter som den annen parts luftfartsselskaper avkreves, kan gjenspeile, men skal ikke overstige, den fulle kostnaden de kompetente avgiftsmyndigheter eller organer har med å stille de nødvendige lufthavn-, lufthavnmiljø-, luftnavigasjons- og luftfartssikkerhetsinnretninger og tilhørende tjenester til rådighet ved lufthavnen eller innenfor lufthavnsystemet. Slike avgifter kan innbefatte en rimelig avkastning på eiendeler etter avskrivning. Innretninger og tjenester som det kreves avgift for, skal stilles til rådighet på et effektivt og økonomisk grunnlag.
3. Hver part skal oppmuntre til konsultasjoner mellom de kompetente avgiftsmyndigheter eller organer på sitt territorium og luftfartsselskapene som bruker tjenestene og innretningene, og skal oppmuntre de kompetente avgiftsmyndigheter eller organer og luftfartsselskapene til å utveksle de opplysninger som måtte være nødvendige for å kunne gjennomgå avgiftene nøyaktig med henblikk på om de er rimelige i henhold til prinsippene i nr. 1 og 2 i denne artikkel. Hver part skal oppmuntre de kompetente avgiftsmyndigheter til å gi brukerne rimelig varsel om eventuelle forslag til endringer i brukeravgiftene, slik at brukerne får anledning til å si sin mening før endringene foretas.
4. Ingen av partene skal i tvisteløsningsprosedyrer i henhold til artikkel 19 regnes for å ha brutt en bestemmelse i denne artikkel med mindre den a) ikke innen rimelig tid foretar en gjennomgang av avgiften eller praksisen som er gjenstand for klage fra den annen part; eller
b) etter slik gjennomgang unnlater å gjøre det som står i dens makt for å rette på en avgift eller praksis som er i strid med denne artikkel.

Artikkel 13

Prising

1. Prisene på lufttransporttjenester som tilbys i henhold til denne avtale, skal fastsettes fritt, ikke være gjenstand for godkjenning og heller ikke kreves innsendt.
2. Uten hensyn til nr. 1 skal:

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- | | |
|---|---|
| <p>a) The introduction or continuation of a price proposed to be charged or charged by a U.S. airline for international air transportation between a point in one Member State and a point in another Member State shall be consistent with Article 1(3) of Council Regulation (EEC) 2409/92 of 23 July 1992, or a not more restrictive successor regulation.</p> <p>b) Under this paragraph, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the responsible authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those authorities.</p> | <p>a) innføring eller videreføring av en pris som foreslås eller blir krevd av et amerikansk luftfartsselskap for internasjonal lufttransport mellom et punkt i en medlemsstat og et punkt i en annen medlemsstat, være i tråd med artikkel 1 nr. 3 i rådsforordning (EØF) 2409/92 av 23. juli 1992, eller en etterfølgerforordning som ikke er mer restriktiv;</p> <p>b) partenes luftfartsselskaper i henhold til dette nummer umiddelbart gi partenes ansvarlige myndigheter tilgang til opplysninger om historiske, eksisterende og foreslåtte priser når det blir bedt om det, på en måte og i et format disse myndighetene kan godta.</p> |
|---|---|

Article 14

Government Subsidies and Support

1. The Parties recognize that government subsidies and support may adversely affect the fair and equal opportunity of airlines to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. If one Party believes that a government subsidy or support being considered or provided by the other Party for or to the airlines of that other Party would adversely affect or is adversely affecting that fair and equal opportunity of the airlines of the first Party to compete, it may submit observations to that Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate.
3. Each Party may approach responsible governmental entities in the territory of the other Party, including entities at the state, provincial or local level, if it believes that a subsidy or support being considered or provided by such entities will have the adverse competitive effects referred to in paragraph 2. If a Party decides to make such direct contact it shall inform promptly the other Party through diplomatic channels. It may also request a meeting of the Joint Committee.
4. Issues raised under this Article could include, for example, capital injections, cross subsidization, grants, guarantees, ownership, relief or tax exemption, by any governmental entities.

Artikkel 14

Statlige subsidier og støtteordninger

1. Partene erkjenner at statlige subsidier og støtteordninger kan være til skade for rettferdig og lik mulighet for luftfartsselskaper til å konkurrere om å tilby den internasjonale lufttransporten denne avtale regulerer.
2. Dersom en part mener at en statlig subsidie eller støtteordning som den annen part vurderer eller tilbyr denne annen parts luftfartsselskaper, ville være eller er til hinder for rettferdig og lik adgang for førstnevnte parts luftfartsselskaper til å konkurrere, kan den påpeke dette for sistnevnte part. Videre kan den be om et møte i felleskomiteen som fastsatt i artikkel 18 for å vurdere spørsmålet og komme fram til passende reaksjoner dersom betenkelighetene blir funnet å være legitime.
3. Hver part kan henvende seg til ansvarlige offentlige instanser på den annen parts territorium, herunder instanser på statlig, regionalt eller lokalt nivå, dersom den mener at en subsidie eller støtteordning som slike instanser vurderer eller tilbyr, vil ha den skadelige innvirkningen på konkurransen som er nevnt i nr. 2. Dersom en part beslutter å ta slik direkte kontakt, skal den omgående informere den annen part via diplomatiske kanaler. Den kan også be om et møte i felleskomiteen.
4. Saker som kan tas opp etter denne artikkel, kan for eksempel være kapitalinnsprøytninger, krysssubsidiering, overføringer, garantier, eierskap, skattelettelser eller skattefritak fra offentlige instanser.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Article 15

Environment

1. The Parties recognize the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy. The Parties recognize that the costs and benefits of measures to protect the environment must be carefully weighed in developing international aviation policy.
2. When a Party is considering proposed environmental measures, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects.
3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by International Civil Aviation Organization in Annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed. The Parties shall apply any environmental measures affecting air services under this Agreement in accordance with Article 2 and 3(4) of this Agreement.
4. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection raises concerns for the application or implementation of this Agreement, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate.

Article 16

Consumer Protection

The Parties affirm the importance of protecting consumers, and either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss consumer protection issues that the requesting Party identifies as significant.

Article 17

Computer Reservation Systems

1. Computer Reservation Systems (CRS) vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.

Artikkel 15

Miljø

1. Partene erkjenner betydningen av å beskytte miljøet når internasjonal luftfartspolitikkk skal utvikles og gjennomføres. Partene erkjenner at kostnader og nytte i forbindelse med tiltak for å beskytte miljøet må veies nøye opp mot hverandre i utviklingen av internasjonal luftfartspolitikkk.
2. Når en part vurderer foreslåtte miljøtiltak, bør den evaluere mulige skadevirkninger på utøvelsen av rettigheter som omfattes av denne avtale, og dersom slike tiltak vedtas, bør den gå til passende skritt for å mildne slike skadevirkninger som måtte oppstå.
3. Når miljøtiltak fastsettes, skal miljøstandardene for luftfarten som Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart har vedtatt i vedlegg til konvensjonen, følges, unntatt i tilfeller der det er reist innsigelser. Eventuelle miljøtiltak som påvirker lufrutene etter denne avtale, skal partene anvende i samsvar med artikkel 2 og 3 nr. 4 i denne avtale.
4. Dersom en part mener at en sak vedrørende miljøvern i luftfarten gir grunn til bekymring for anvendelsen eller gjennomføringen av denne avtale, kan den anmode om et møte i felleskomiteen som fastsatt i artikkel 18 for å vurdere spørsmålet og komme fram til passende reaksjoner dersom betenkelighetene blir funnet å være legitime.

Artikkel 16

Forbrukervern

Partene bekrefter viktigheten av å beskytte forbrukerne, og hver av partene kan be om et møte i felleskomiteen for å diskutere forbrukervernsspørsmål som den anmodende part mener er vesentlige.

Artikkel 17

Databaserte reservasjonssystemer

1. Leverandører av databaserte reservasjonssystemer (CRS) som opererer på en parts territorium, skal ha rett til å innføre, vedlikeholde og gjøre sine reservasjonssystemer fritt tilgjengelige for reisebyråer eller reiselivsselskaper som har som sin hovedvirksomhet å distribuere reiselaterte produkter på den annen parts territorium, forutsatt at systemet oppfyller de reguleringsmessige krav hos den annen part som måtte være relevante.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

2. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operations, practices, sales, or ownership than those imposed on its own CRS vendors.
3. Owners/Operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party.
2. Ingen part skal på sitt territorium stille, eller tilate at det stilles, strengere krav til den annen parts CRS-leverandører med hensyn til hva systemene viser (herunder redigerings- og visningsparametrer) eller til operasjoner, praksis, salg eller eierskap vedrørende slike systemer enn de krav som stilles til dens egne CRS-leverandører.
3. Når eiere/operatører av databaserte reservasjonssystemer hos én part oppfyller eventuelle relevante reguleringsmessige krav hos den annen part, skal de ha samme anledning til å eie databaserte reservasjonssystemer på den annen parts territorium som eiere/operatører hos sistnevne part.

Article 18

The Joint Committee

1. A Joint Committee consisting of representatives of the Parties shall meet at least once a year to conduct consultations relating to this Agreement and to review its implementation.
2. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve questions relating to the interpretation or application of this Agreement. However, with respect to Article 20 or Annex 2, the Joint Committee may consider questions only relating to the refusal by either Participant to implement the commitments undertaken, and the impact of competition decisions on the application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed.
3. The Joint Committee shall review, no later than at its first annual meeting and thereafter as appropriate, the overall implementation of the Agreement, including any effects of aviation infrastructure constraints on the exercise of rights provided for in Article 3, the effects of security measures taken under Article 9, the effects on the conditions of competition, including in the field of Computer Reservation Systems, and any social effects of the implementation of the Agreement.
4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:
 - a) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), and consumer protection;

Artikkel 18

Felleskomiteen

1. En felleskomité sammensatt av representanter for partene skal møtes minst én gang i året for å rådføre seg med hverandre om denne avtale og drøfte gjennomføringen av den.
2. En part kan også anmode om møte i felleskomiteen for å søke å løse spørsmål angående tolkingen eller anvendelsen av denne avtale. Med hensyn til artikkel 20 eller vedlegg 2 kan felleskomiteen imidlertid bare vurdere spørsmål i forbindelse med at den ene av deltakerne motsetter seg å gjennomføre forpliktelsene den har påtatt seg, og virkningen av konkurransevedtak på denne avtale. Et slikt møte skal begynne på den tidligst mulige dato, men senest 60 dager etter datoen da anmodningen er mottatt, med mindre annet blir avtalt.
3. Felleskomiteen skal senest på sitt første årlige møte, og deretter ved behov, drøfte den samlede gjennomføringen av denne avtale, herunder effekter som begrensninger i luftfartsinfrastrukturen måtte ha på utøvelsen av rettigheter som det er gitt bestemmelser om i artikkel 3, virkningene av sikkerhetstiltak iverksatt i henhold til artikkel 9, innvirkning på konkurranseforholdene, blant annet innen databaserte reservasjonssystemer, og eventuelle sosiale følger av gjennomføringen av avtalen.
4. Felleskomiteen skal også utvikle samarbeid ved å
 - a) fremme meningsutvekslinger på ekspertnivå om nye initiativer og utviklingstrekk innen lovgivning og reguleringer, blant annet på områder som luftfartssikkerhet, flysikkerhet, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder tidsluker (slots)) og forbrukervern;

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate; c) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement; d) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee; e) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11; f) developing, within one year of provisional application, approaches to regulatory determinations with regard to airline fitness and citizenship, with the goal of achieving reciprocal recognition of such determinations; g) developing a common understanding of the criteria used by the Parties in making their respective decisions in cases concerning airline control, to the extent consistent with confidentiality requirements; h) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organizations and in relations with third countries, including consideration of whether to adopt a joint approach; i) taking, on the basis of consensus, the decisions to which paragraph 3 of Article 1 of Annex 4 and paragraph 3 of Article 2 of Annex 4 refer. <p>5. The Parties share the goal of maximizing the benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall work to develop a proposal regarding the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for third countries to accede to this Agreement.</p> <p>6. The Joint Committee shall operate on the basis of consensus.</p> | <ul style="list-style-type: none"> b) vurdere de sosiale effektene av avtalen når den blir gjennomført, og utvikle egnede reaksjoner på betenkeligheter som blir funnet å være legitime; c) vurdere potensielle områder for videreutvikling av avtalen, blant annet ved å anbefale endringer i avtalen; d) føre en oversikt over spørsmål angående statlige subsidier eller støtteordninger som tas opp av partene i felleskomiteen; e) fatte vedtak på grunnlag av konsensus i saker vedrørende bruken av artikkel 11 nr. 6; f) utvikle, innen avtalen har vært midlertidig anvendt i ett år, tilnæringsmåter til regulatoriske avgjørelser angående luftfartsselskapers skikkethet og statsborgerskap, med sikte på å oppnå gjensidig anerkjennelse av slike avgjørelser; g) utvikle en felles forståelse av kriteriene som partene benytter for å treffe sine respektive beslutninger i saker angående kontroll med luftfartsselskaper, i den grad det er i pakt med fortrolighetskravene; h) fremme konsultasjoner der det er nødvendig, om lufttransportspørsmål som behandles i internasjonale organisasjoner og i forbindelser med tredjeland, herunder vurdere hvorvidt det skal vedtas en felles tilnærming; i) fatte de vedtak som er nevnt i artikkel 1 nr. 3 i vedlegg 4 og artikkel 2 nr. 3 i vedlegg 4, på grunnlag av konsensus. <p>5. Partene deler målsetningen om å skape størst mulig fordel for forbrukere, luftfartsselskaper, ansatte og samfunn på begge sider av Atlanten ved å utvide denne avtale til også å omfatte tredjeland. I dette øyemed skal felleskomiteen arbeide for å utvikle et forslag angående vilkårene og prosedyrene, iberegnet eventuelle endringer i denne avtale, som vil være nødvendige for at tredjeland skal kunne tiltre denne avtalen.</p> <p>6. Felleskomiteen skal arbeide på grunnlag av enighet.</p> |
|--|---|

Article 19

Arbitration

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, other than issues arising under Article 20 or under Annex 2, that is not resolved by a meeting of the Joint Com-

Artikkel 19

Voldgift

1. En eventuell tvist om anvendelsen eller tolkningen av denne avtale, unntatt spørsmål som oppstår i forbindelse med artikkel 20 eller vedlegg 2, som ikke blir løst av et møte i felleskomiteen,

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- mittee may be referred to a person or body for decision by agreement of the Parties. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Unless the Parties otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a) Within 20 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 45 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal,
 - b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either the United States or a Member State, the most senior Vice President of that Council who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
 3. Except as otherwise agreed, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. At the request of a Party, the tribunal, once formed, may ask the other Party to implement interim relief measures pending the tribunal's final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either Party, a conference shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted for the tribunal to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed.
 4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal:
 - a) The statement of claim shall be submitted within 30 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 40 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 15 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 15 days thereafter,
- kan henvises til en person eller et organ for avgjørelse etter avtale mellom partene. Dersom partene ikke blir enige om dette, skal tvisten på anmodning av en av partene løses ved voldgift i samsvar med prosedyrene som er angitt nedenfor.
2. Med mindre partene blir enige om noe annet, skal voldgift skje ved en domstol sammensatt av tre voldgiftsdommere utpekt som følger:
 - a) Innen 20 dager etter at en anmodning om voldgift er mottatt, skal hver part oppnevne en voldgiftsdommer. Innen 45 dager etter at disse to voldgiftsdommerne er oppnevnt, skal de ved enighet oppnevne en tredje voldgiftsdommer, som skal være leder for voldgiftsdomstolen.
 - b) Dersom en av partene unnlater å oppnevne voldgiftsdommer, eller dersom en tredje voldgiftsdommer ikke er oppnevnt i samsvar med bokstav a) i dette nummer, kan hver av partene be presidenten for rådet i Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart utpeke den eller de nødvendige voldgiftsdommere innen 30 dager etter å ha mottatt anmodning om dette. Dersom presidenten for rådet i Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart er borger av enten USA eller Det europeiske fellesskap, skal den visepresident i rådet som har lengst ansenitet, og som ikke er inhabil på samme grunnlag, foreta utpekingen.
 3. Med mindre annet blir avtalt, skal domstolen bestemme grensene for sin jurisdiksjon i samsvar med denne avtale og etablere sine egne prosedyreregler. Dersom en part ber om det, kan domstolen, når den er dannet, be den annen part implementere midlertidige hjelpetiltak i påvente av domstolens endelige avgjørelse. Etter pålegg fra domstolen, eller dersom en av partene ber om det, skal det holdes et møte senest 15 dager etter at domstolen er fullt konstituert for at den skal fastslå nøyaktig hvilke spørsmål det skal gis voldgift i, og hvilke konkrete prosedyrer som skal følges.
 4. Med de unntak som blir avtalt, eller som domstolen gir pålegg om, skal
 - a) domskravet leveres innen 30 dager etter at domstolen er endelig konstituert, og saksøktes fremstilling skal inngis innen 40 dager deretter. En eventuell replikk fra saksøkeren skal innleveres innen 15 dager etter at saksøktes fremstilling er gitt. En eventuell replikk fra den saksøkte skal innleveres innen 15 dager deretter.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- b) The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or may hold a hearing on its own initiative, within 15 days after the last reply is filed.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, within 30 days after the last reply is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
 6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 10 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
 7. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not cure the violation, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 40 days after notification of the tribunal's decision, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the Parties have reached agreement on a resolution of the dispute. Nothing in this paragraph shall be construed as limiting the right of either Party to take proportional measures in accordance with international law.
 8. The expenses of the tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, or by any Vice President of that Council, in connection with the procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the tribunal.
- b) Innen 15 dager etter at siste replikk er inngitt, skal domstolen holde et rettsmøte dersom en av partene anmoder om det eller holde et rettsmøte på eget initiativ.
5. Domstolen skal forsøke å levere en skriftlig avgjørelse innen 30 dager etter at rettsmøtet er over, eller, dersom det ikke holdes rettsmøte, innen 30 dager etter at siste replikk er inngitt. Domstolens flertallsavgjørelse skal gjelde.
 6. Partene kan sende anmodning om avklaring av avgjørelsen innen 10 dager etter at den er gitt, og eventuell avklaring skal gis innen 15 dager etter slik anmodning.
 7. Dersom domstolen fastslår at denne avtale er overtrådt, og den ansvarlige part ikke retter opp overtredelsen, eller ikke kommer til enighet med den annen part om en gjensidig tilfredsstillende løsning innen 40 dager etter underretning om domstolens avgjørelse, kan den annen part suspendere anvendelsen av sammenlignbare fordeler som springer ut av denne avtale, til partene har kommet til enighet om en løsning på tvisten. Intet i dette nummer skal utlegges for å begrense hvert parts rett til å treffe forholdsmessige tiltak i samsvar med folkeretten.
 8. Domstolens utgifter, voldgiftsdommernes honorarer og utgifter iberegnet, skal deles likt mellom partene. Utgifter som presidenten for rådet i Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart eller en visepresident i samme råd måtte pådra seg i forbindelse med prosedyrene i nr. 2 bokstav b) i denne artikkel, skal anses for å inngå i domstolens utgifter.

Article 20

Competition

1. The Parties recognize that competition among airlines in the transatlantic market is important to promote the objectives of this Agreement, and confirm that they apply their respective competition regimes to protect and enhance overall competition and not individual competitors.
2. The Parties recognize that differences may arise concerning the application of their respective competition regimes to international aviation affecting the transatlantic market, and that competition among airlines in that market might be fostered by minimizing those differences.

Artikkel 20

Konkurransen

1. Partene erkjenner at konkurranse blant luftfartsselskaper i det transatlantiske markedet er viktig for å fremme målsetningene med denne avtale, og bekrefter at de anvender sine respektive konkurranseregimer for å beskytte og styrke konkurransen i sin helhet og ikke enkelte konkurrenter.
2. Partene erkjenner at det kan oppstå forskjeller med hensyn til anvendelsen av deres respektive konkurranseregimer for internasjonal luftfart som kan påvirke det transatlantiske markedet, og at konkurransen blant luftfartsselskapene i dette markedet kan stimuleres ved å redusere disse forskjellene mest mulig.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

3. The Parties recognize that cooperation between their respective competition authorities serves to promote competition in markets and has the potential to promote compatible regulatory results and to minimize differences in approach with respect to their respective competition reviews of inter-carrier agreements. Consequently, the Parties shall further this cooperation to the extent feasible, taking into account the different responsibilities, competencies and procedures of the authorities, in accordance with Annex 2.
4. The Joint Committee shall be briefed annually on the results of the cooperation under Annex 2.
3. Partene erkjenner at samarbeid mellom deres respektive konkurransemyndigheter tjener til å fremme konkurranse i markedene og har potensial til å fremme sammenfallende reguleringsmessige resultater og å oppnå minst mulig forskjell i tilnæringsmåte med hensyn til sine respektive konkurransegjennomganger av avtaler mellom befraktere. Partene skal derfor fremme dette samarbeidet så langt det lar seg gjøre, idet det tas hensyn til myndighetenes forskjellige oppgaver, kompetanse og prosedyrer, i samsvar med vedlegg 2.
4. Felleskomiteen skal orienteres årlig om resultatene av samarbeidet etter vedlegg 2.

Article 21

Second Stage Negotiations

1. The Parties share the goal of continuing to open access to markets and to maximize benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic, including the facilitation of investment so as to better reflect the realities of a global aviation industry, the strengthening of the transatlantic air transportation system, and the establishment of a framework that will encourage other countries to open their own air services markets. The Parties shall begin negotiations not later than 60 days after the date of provisional application of this Agreement, with the goal of developing the next stage expeditiously.
2. To that end, the agenda for the second stage negotiations shall include the following items of priority interest to one or both Parties:
 - a) Further liberalization of traffic rights;
 - b) Additional foreign investment opportunities;
 - c) Effect of environmental measures and infrastructure constraints on the exercise of traffic rights;
 - d) Further access to Government-financed air transportation; and
 - e) Provision of aircraft with crew.
3. The Parties shall review their progress towards a second stage agreement no later than 18 months after the date when the negotiations are due to start in accordance with paragraph 1. If no second stage agreement has been reached by the Parties within twelve months of the start of the review, each Party reserves the right thereafter to suspend rights specified in this Agree-

Artikkel 21

Andrefaseforhandlinger

1. Partene har som sitt felles mål å fortsette å åpne adgang til markeder og å skape størst mulig fordel for forbrukere, luftfartsselskaper, ansatte og samfunn på begge sider av Atlanteren gjennom blant annet tilrettelegging for investeringer med sikte på bedre å gjenspeile realitetene i en global luftfartsindustri, styrking av det transatlantiske lufttransportsystemet og etablering av en ramme som kan oppmuntre andre land til å åpne sine egne lufttransportmarkeder. Partene skal begynne forhandlinger senest 60 dager etter datoen for midlertidig anvendelse av denne avtale med sikte på en rask utvikling av neste fase.
2. Med dette for øye skal dagsordenen for andrefaseforhandlingene omfatte følgende punkter av overordnet interesse for en eller begge parter:
 - a) ytterligere liberalisering av trafikkrettigheter;
 - b) økt mulighet for utenlandske investeringer;
 - c) effekt av miljøtiltak og begrenset infrastruktur på utøvelsen av trafikkrettigheter;
 - d) økt adgang til offentlig finansiert lufttransport; og
 - e) bestemmelser for luftfartøy med besetning.
3. Partene skal evaluere sin framgang i retning av en andrefaseavtale senest 18 måneder etter datoen da forhandlingene skal starte i samsvar med nr. 1. Dersom ingen andrefaseavtale er oppnådd av partene innen tolv måneder etter begynnelsen av gjennomgangen, forbeholder hver part seg rett til deretter å suspendere rettigheter som er fastsatt i denne avtale. Slik sus-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

ement. Such suspension shall take effect no sooner than the start of the International Air Transport Association (IA TA) traffic season that commences no less than twelve months after the date on which notice of suspension is given.

Article 22

Relationship to Other Agreements

1. During the period of provisional application pursuant to Article 25 of this Agreement, the bilateral agreements listed in section 1 of Annex 1, shall be suspended, except to the extent provided in section 2 of Annex 1.
2. Upon entry into force pursuant to Article 26 of this Agreement, this Agreement shall supersede the bilateral agreements listed in section 1 of Annex 1, except to the extent provided in section 2 of Annex 1.
3. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the International Civil Aviation Organization or another international organization, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Article 23

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 24

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Provisional Application

Pending entry into force pursuant to Article 26:

pensjon skal tidligst tre i kraft ved begynnelsen av trafikkprogramperioden til Det internasjonale lufttransportforbund (IATA) som starter minst tolv måneder etter datoen da det gis varsel om suspensjon.

Artikkel 22

Forhold til andre avtaler

1. I tidsrommet for midlertidig anvendelse i henhold til artikkel 25 i denne avtale skal avtalene som er oppført i del 1 av vedlegg 1, suspenderes unntatt i den utstrekning som er bestemt i del 2 av vedlegg 1.
2. Når denne avtale trer i kraft i henhold til artikkel 26, erstatter den de bilaterale overenskomstene som er oppført i del 1 i vedlegg 1, med de unntak som er nevnt i del 2 av vedlegg 1.
3. Dersom partene blir parter i en multilateral avtale, eller gir sin tilslutning til et vedtak fattet av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart, eller en annen internasjonal organisasjon, som tar opp spørsmål som faller inn under denne avtale, skal de rådføre seg med hverandre i felleskomiteen for å avgjøre om denne avtale bør revideres for å ta hensyn til slike hendelser.

Artikkel 23

Oppsigelse

Hver part kan når som helst gi skriftlig varsel via diplomatiske kanaler til den annen part om at den har besluttet å si opp denne avtale. Slikt varsel skal sendes samtidig til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart. Denne avtale opphører ved midnatt GMT ved utløpet av trafikkprogramperioden til Det internasjonale lufttransportforbund (IATA) som er i kraft ett år etter datoen for skriftlig varsel om oppsigelse, med mindre varselet trekkes tilbake etter avtale mellom partene før utløpet av dette tidsrommet.

Artikkel 24

Registrering hos ICAO

Denne avtale og alle endringer i den skal registreres hos Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart.

Artikkel 25

Midlertidig anvendelse

I påvente av ikrafttredelse i henhold til artikkel 26:

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. The Parties agree to apply this Agreement from 30 March 2008. 2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of a decision to no longer apply this Agreement. In that event, application shall cease at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. | <ol style="list-style-type: none"> 1. er partene enige om å anvende denne avtale fra 30. mars 2008; 2. kan hver part når som helst gi skriftlig varsel via diplomatisk kanaler til den annen part om en beslutning om ikke lenger å anvende denne avtale. I dette tilfelle skal anvendelsen opphøre ved midnatt GMT ved utløpet av trafikkprogramperioden til Det internasjonale lufttransportforbund (IATA) som er i kraft ett år etter datoen for skriftlig varsel, med mindre varselet trekkes tilbake etter avtale mellom partene før utløpet av dette tidsrommet. |
|--|--|

Article 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force one month after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the United States shall deliver to the European Community the diplomatic note to the European Community and its Member States, and the European Community shall deliver to the United States the diplomatic note or notes from the European Community and its Member States. The diplomatic note or notes from the European Community and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

DONE at _____ on this ____ day of _____, 200_, in duplicate.

For The United States of America
 For The Republic of Austria
 For The Kingdom of Belgium
 For The Republic of Bulgaria
 For The Republic of Cyprus
 For The Czech Republic
 For The Kingdom of Denmark
 For The Republic of Estonia
 For The Republic of Finland
 For The French Republic
 For The Federal Republic of Germany
 For The Hellenic Republic
 For The Republic of Hungary
 For Ireland
 For The Italian Republic
 For The Republic of Latvia
 For The Republic of Lithuania

Artikkel 26

Ikrafttredelse

Denne avtale trer i kraft én måned etter datoen for siste note i en utveksling av diplomatiske noter mellom partene som bekrefter at alle prosedyrer som er nødvendige for at denne avtale skal tre i kraft, er fullført. I forbindelse med denne utvekslingen skal USA levere til Det europeiske fellesskap den diplomatiske noten til Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, og Det europeiske fellesskap skal levere til USA den diplomatiske noten eller notene fra Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater. Den eller de diplomatiske notene fra Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater skal inneholde meddelelser fra hver medlemsstat som bekrefter at prosedyrene som er nødvendige for at denne avtale skal tre i kraft, er fullført.

TIL VITNE OM DETTE har de undertegnede etter behørig fullmakt undertegnet denne avtale.

UTFERDIGET i _____ den _____ i _____, 200_, i to eksemplarer.

For De Forente Stater
 For Republikken Østerrike
 For Kongeriket Belgia
 For Republikken Bulgaria
 For Republikken Kypros
 For Den Tsjekkiske Republikk
 For Kongeriket Danmark
 For Republikken Estland
 For Republikken Finland
 For Republikken Frankrike
 For Forbundsrepublikken Tyskland
 For Republikken Hellas
 For Republikken Ungarn
 For Irland
 For Republikken Italia
 For Republikken Latvia
 For Republikken Litauen

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

For The Grand Duchy of Luxembourg
 For The Republic of Malta
 For The Kingdom of the Netherlands
 For The Republic of Poland
 For The Portuguese Republic
 For Romania
 For The Slovak Republic
 For The Republic of Slovenia
 For The Kingdom of Spain
 For The Kingdom of Sweden
 For The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
 For The European Community

For Storhertugdømmet Luxembourg
 For Republikken Malta
 For Kongeriket Nederland
 For Republikken Polen
 For Republikken Portugal
 For Romania
 For Den Slovakiske Republikk
 For Republikken Slovenia
 For Kongeriket Spania
 For Kongeriket Sverige
 For Det forente Kongerike Storbritannia og Nord-Irland
 For Det Europeiske Fellesskap

Annex 1

Section 1

As provided in Article 22 of this Agreement, the following bilateral agreements between the United States and Member States shall be suspended or superseded by this Agreement:

- a) The Republic of Austria: Air services agreement, signed at Vienna March 16, 1989; amended June 14, 1995.
- b) The Kingdom of Belgium : Air transport agreement, effected by exchange of notes at Washington October 23, 1980; amended September 22 and November 12, 1986; amended November 5, 1993 and January 12, 1994. (amendment concluded on September 5, 1995 (provisionally applied).)
- c) The Republic of Bulgaria: Civil aviation security Agreement, signed at Sofia April 24, 1991.
- d) The Czech Republic: Air transport agreement, signed at Prague September 10, 1996; amended June 4, 2001 and February 14, 2002.
- e) The Kingdom of Denmark: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington December 16, 1944; amended August 6, 1954; amended June 16, 1995.
- f) The Republic of Finland: Air transport agreement, signed at Helsinki March 29, 1949; related protocol signed May 12, 1980; agreement amending 1949 agreement and 1980 protocol concluded June 9, 1995.
- g) The French Republic: Air transport agreement, signed at Washington June 18, 1998; amended October 10, 2000; amended January 22, 2002,
- h) The Federal Republic of Germany: Air transport agreement and exchanges of notes, signed at Washington July 7, 1955; amended April 25, 1989 (related protocol concluded November 1, 1978; related agreement concluded May 24, 1994; protocol amending the 1955 agreement

Vedlegg 1

Del 1

Som bestemt i artikkel 22 i denne avtale skal følgende bilaterale avtaler mellom USA og medlemsstater suspenderes eller avløses av denne avtale:

- a) Republikken Østerrike: Luftfartsavtale, undertegnet i Wien 16. mars 1989; endret 14. juni 1995.
- b) Kongeriket Belgia: Lufttransportavtale, inngått ved utveksling av noter i Washington 23. oktober 1980; endret 22. september og 12. november 1986; endret 5. november 1993 og 12. januar 1994. (endring inngått 5. september 1995 (midlertidig anvendt).)
- c) Republikken Bulgaria: Sikkerhetsavtale for sivil luftfart, undertegnet i Sofia 24. april 1991.
- d) Den tsjekkiske republikk: Lufttransportavtale, undertegnet i Praha 10. september 1996; endret 4. juni 2001 og 14. februar 2002.
- e) Kongeriket Danmark: Avtale om lufttransport-tjenester, inngått ved utveksling av noter i Washington 16. desember 1944; endret 6. august 1954; endret 16. juni 1995.
- f) Republikken Finland: Lufttransportavtale, undertegnet i Helsingfors 29. mars 1949; tilknyttet protokoll undertegnet 12. mai 1980; avtale som endrer avtalen av 1949 og protokollen av 1980 inngått 9. juni 1995.
- g) Republikken Frankrike: Lufttransportavtale, undertegnet i Washington 18. juni 1998; endret 10. oktober 2000, endret 22. januar 2002.
- h) Forbundsrepublikken Tyskland: Lufttransportavtale og notevekslinger, undertegnet i Washington 7. juli 1955; endret 25. april 1989. (tilknyttet protokoll inngått 1. november 1978, tilknyttet avtale inngått 24. mai 1994; protokoll som endrer avtalen av 1955 inngått 23. mai 1996; av-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- concluded on May 23, 1996 ; agreement amending the 1996 protocol concluded on October 10, 2000 (all provisionally applied).)
- i) The Hellenic Republic : Air transport agreement, signed at Athens July 31, 1991 ; extended until July 31, 2007 by exchange of notes of June 22 and 28, 2006.
- j) The Republic of Hungary: Air transport agreement and memorandum of understanding, signed at Budapest July 12, 1989; extended until July 12, 2007 by exchange of notes of July 11 and 20, 2006.
- k) Ireland: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington February 3, 1945; amended January 25, 1988 and September 29, 1989; amended July 25 and September 6, 1990. (Memorandum of consultations, signed at Washington October 28, 1993 (provisionally applied).)
- l) The Italian Republic: Air transport agreement, with memorandum and exchange of notes, signed at Rome June 22, 1970; amended October 25, 1988; related memorandum of understanding signed September 27, 1990; amendment of 1970 agreement and 1990 MOU concluded November 22 and December 23, 1991; amendment of 1970 agreement and 1990 MOU concluded May 30 and October 21, 1997; agreement supplementing the 1970 agreement concluded December 30, 1998 and February 2, 1999. (Protocol amending the 1970 agreement concluded December 6, 1999 (provisionally applied).)
- m) The Grand Duchy of Luxembourg: Air transport agreement, signed at Luxembourg August 19, 1986; amended June 6, 1995; amended July 13 and 21 1998.
- n) The Republic of Malta : Air transport agreement, signed at Washington October 12, 2000.
- o) The Kingdom of the Netherlands: Air transport agreement, signed at Washington April 3, 1957; protocol amending the 1957 agreement concluded on March 31, 1978 ; amendment of 1978 protocol concluded June 11, 1986; amendment of 1957 agreement concluded October 13 and December 22, 1987; amendment of 1957 agreement concluded January 29 and March 13, 1992; amendment of 1957 agreement and 1978 protocol concluded October 14, 1992.
- p) The Republic of Poland: Air transport agreement, signed at Warsaw June 16, 2001,
- q) The Portuguese Republic: Air transport agreement, signed at Lisbon May 30, 2000.
- r) Romania: Air transport agreement, signed at Washington July 15, 1998,
- tale som endrer protokollen av 1996 inngått 10. oktober 2000 (alle midlertidig anvendt).)
- i) Republikken Hellas: Lufttransportavtale, undertegnet i Aten 31. juli 1991; forlenget til 31. juli 2007 ved utveksling av noter 22. juni og 28. juni 2006.
- j) Republikken Ungarn: Lufttransportavtale og omforent memorandum, undertegnet i Budapest 12. juli 1989; forlenget til 12. juli 2007 ved utveksling av noter av 11. og 20. juli 2006.
- k) Irland: Avtale om lufttransporttjenester, inngått ved utveksling av noter i Washington 3. februar 1945; endret 25. januar 1988 og 29. september 1989, endret 25. juli og 6. september 1990. (memorandum fra konsultasjoner, undertegnet i Washington 28. oktober 1993 (midlertidig anvendt).)
- l) Republikken Italia: Lufttransportavtale, med memorandum og noteveksling, undertegnet i Roma 22. juni 1970; endret 25 oktober 1988; tilknyttet omforent memorandum undertegnet 27. september 1990; endring av avtalen av 1970 og MOU av 1990 vedtatt 22. november og 23. desember 1991; endring avtalen av 1970 og MOU av 1990 vedtatt 30. mai og 21. oktober 1997; endring som supplerer avtalen av 1970 vedtatt 30. desember 1998 og 2. februar 1999. (Protokoll som endrer avtalen av 1970 inngått 6. desember 1999 (midlertidig anvendt).)
- m) Storhertugdømmet Luxembourg: Lufttransportavtale, undertegnet i Luxembourg 19. august 1986, endret 6. juni 1995; endret 13. og 21. juli 1998.
- n) Republikken Malta: Lufttransportavtale, undertegnet i Washington 12. oktober 2000.
- o) Kongeriket Nederland: Lufttransportavtale, undertegnet i Washington 3. april 1957; protokoll som endrer avtalen av 1957 vedtatt 31. mars 1978; endring av protokollen av 1978 vedtatt 11. juni 1986; endring av avtalen av 1957 vedtatt 13. oktober og 22. desember 1987; endring av avtalen av 1957 vedtatt 29. januar og 13. mars 1992; endring av avtalen av 1957 og protokollen av 1978 vedtatt 14. oktober 1992.
- p) Republikken Polen: Lufttransportavtale, undertegnet i Warszawa 16. juni 2001.
- q) Republikken Portugal: Lufttransportavtale, undertegnet i Lisboa 30. mai 2000.
- r) Romania: Lufttransportavtale, undertegnet i Washington 15. juli 1998.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- s) The Slovak Republic: Air transport agreement, signed at Bratislava January 22, 2001.
- t) The Kingdom of Spain: Air transport agreement signed at Madrid February 20, 1973; related agreement of February 20, March 31 and April 7, 1987; amendment of 1973 agreement concluded May 31, 1989; amendment of 1973 agreement concluded November 27, 1991 .
- u) The Kingdom of Sweden: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington December 16, 1944; amended August 6, 1954; amended June 16, 1995.
- v) The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland : Agreement concerning air services, and exchange of letters, signed at Bermuda July 23, 1977; agreement relating to North Atlantic air fares, concluded March 17, 1978 ; agreement amending the 1977 agreement, concluded April 25, 1978; agreement modifying and extending the 1978 agreement relating to North Atlantic air fares, concluded November 2 and 9, 1978; agreement amending the 1977 agreement, concluded December 4, 1980; agreement amending the 1977 agreement, concluded February 20, 1985 ; agreement amending Article 7, Annex 2, and Annex 5 of the 1977 agreement, concluded May 25, 1989; agreement concerning amendments of the 1977 agreement, termination of the US/UK Arbitration Concerning Heathrow Airport User Charges and the request for arbitration made by the United Kingdom in its embassy's note no. 87 of 13 October 1993 and settlement of the matters which gave rise to those proceedings, concluded March 11, 1994; agreement amending the 1977 agreement, concluded March 27, 1997. (Arrangements, being provisionally applied, contained in the memorandum of consultations dated September 11, 1986; arrangements contained in the exchange of letters dated July 27, 1990; arrangements contained in the memorandum of consultations of March 11, 1991; arrangements contained in the exchange of letters dated October 6, 1994; arrangements contained in the memorandum of consultations of June 5, 1995; arrangements contained in the exchange of letters dated March 31 and April 3, 2000 (all provisionally applied).)
- s) Den slovakiske republikk: Lufttransportavtale, undertegnet i Bratislava 22. januar 2001.
- t) Kongeriket Spania: Lufttransportavtale, undertegnet i Madrid 20. februar 1973; tilknyttet avtale av 20. februar, 31. mars og 7. april 1987; endring i avtalen av 1973 vedtatt 31. mai 1989; endring i avtalen av 1973 vedtatt 27. november 1991.
- u) Kongeriket Sverige: Avtale vedrørende lufttransporttjenester, inngått ved utveksling av noter i Washington 16. desember 1944; endret 6. august 1954; endret 16. juni 1995.
- v) Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irland: Avtale angående luftruter, og utveksling av brev, undertegnet på Bermuda 23. juli 1977; avtale vedrørende nordatlantiske lufttakster, inngått 17. mars 1978; avtale som endrer avtalen av 1977, inngått 25. april 1978; avtale som endrer og utvider avtalen av 1978 om nordatlantiske lufttakster, inngått 2. og 9. november 1978; avtale som endrer avtalen av 1977, inngått 4. desember 1980; avtale som endrer avtalen av 1977, inngått 20. februar 1985; avtale som endrer 1977-avtalens artikkel 7, vedlegg 2 og vedlegg 5, inngått 25. mai 1989; avtale vedrørende endringer i avtalen av 1977, avslutning av voldgift mellom USA og Storbritannia om brukergifter ved Heathrow lufthavn og Storbritanniens anmodning om voldgift i sin ambassades note nr. 87 av 13. oktober 1993 og bileggelsen av spørsmålene som ga opphav til disse forhandlingene, inngått 11. mars 1994; avtalen som endrer avtalen av 1977, inngått 27. mars 1997. (Ordninger som anvendes midlertidig, omfattet av memorandum fra konsultasjoner datert 11. september 1986; ordninger omfattet av brevvekslingen datert 27. juli 1990; ordninger omfattet av memorandum fra konsultasjoner av 11. mars 1991; ordninger omfattet av memorandum fra konsultasjoner av 5. juni 1995; ordninger omfattet av brevvekslingen datert 31. mars og 3. april 2000 (alle midlertidig anvendt).)

Section 2

Notwithstanding section 1 of this Annex, for areas that are not encompassed within the definition of «Territory» in Article 1 of this Agreement, the

Del 2

Uten hensyn til del 1 i dette vedlegg, og for områder som ikke er omfattet av definisjonen av «territorium» i artikkel 1 i denne avtale, skal avtalene i

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

agreements in paragraphs (e) (Denmark-United States), (g) (France-United States), and (v) (United Kingdom-United States) of that section shall continue to apply, according to their terms.

Section 3

Notwithstanding Article 3 of this Agreement, U.S. airlines shall not have the right to provide all cargo services, that are not part of a service that serves the United States, to or from points in the Member States, except to or from points in the Czech Republic, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg, the Republic of Malta, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, and the Slovak Republic.

Section 4

Notwithstanding any other provisions of this Agreement, this section shall apply to scheduled and charter combination air transportation between Ireland and the United States with effect from the beginning of IATA Winter season 2006/2007 until the end of the IATA Winter season 2007/2008,

- a) (i) Each U.S. and Community airline may operate 3 non-stop flights between the United States and Dublin for each non-stop flight that the airline operates between the United States and Shannon. This entitlement for non-stop Dublin flights shall be based on an average of operations over the entire three-season transitional period. A flight shall be deemed to be a non-stop Dublin, or a non-stop Shannon, flight, according to the first point of entry into, or the last point of departure from, Ireland.
- (ii) The requirement to serve Shannon in subparagraph (a) (i) of this Section shall terminate if any airline inaugurates scheduled or charter combination service between Dublin and the United States, in either direction, without operating at least one non-stop flight to Shannon for every three non-stop flights to Dublin, averaged over the transition period.
- b) For services between the United States and Ireland, Community airlines may serve only Boston, New York, Chicago, Los Angeles, and 3 additional points in the United States, to be notified to the United States upon selection or change. These services may operate via intermediate points in other Member States or in third countries.
- c) Code sharing shall be authorized between Ireland and the United States only via other points

bokstav e) (Danmark–USA), g) (Frankrike–USA) og v) Storbritannia–USA) i nevnte del fortsatt gjelde i samsvar med sine bestemmelser.

Del 3

Uten hensyn til artikkel 3 i denne avtale skal amerikanske luftfartsselskaper ikke ha rett til å tilby rene fraktruter som ikke inngår i en rute som betjener USA, til eller fra punkter i medlemsstatene, unntatt til eller fra punkter i Republikken Frankrike, Storhertugdømmet Luxembourg, Republikken Malta, Republikken Polen, Republikken Portugal, Den slovakiske republikk, Den tsjekkiske republikk og Forbundsrepublikken Tyskland.

Del 4

Uten hensyn til andre bestemmelser i denne avtale skal denne del gjelde for kombinert lufttransport i rute og på charter mellom Irland og De forente stater med virkning fra begynnelsen av IATAs vintertrafikkprogram 2006/2007 til utløpet av IATAs vintertrafikkprogram 2007/2008.

- a) (i) Hvert av USA og Fellesskapets luftfartsselskaper kan betjene 3 direkteflyvninger mellom USA og Dublin for hver direkteflyvning luftfartsselskapet betjener mellom USA og Shannon. Denne kvoten av direkteflyvninger på Dublin baseres på et gjennomsnitt av antall operasjoner gjennom hele overgangsperioden på tre sesonger. En flyvning skal telle som en direkteflyvning på Dublin eller Shannon alt etter første innreisepunkt eller siste utreisepunkt i Irland.
- (ii) Kravet om å betjene Shannon i punkt a) i) i denne del faller bort dersom noe luftfartsselskap innleder kombinerte flyvninger i rute eller chartertrafikk mellom Dublin og USA, i den ene eller andre retning, uten å betjene minst én direkteflyvning til Shannon for hver tredje direkteflyvning til Dublin, regnet i gjennomsnitt for overgangsperioden.

- b) På ruter mellom USA og Irland kan Fellesskapets luftfartsselskaper bare betjene Boston, New York, Chicago og Los Angeles samt 3 andre punkter i USA, som USA skal varsles om når de blir valgt eller endret. Disse rutene kan gå via mellomliggende punkter i andre medlemsstater eller i tredjeland.

- c) Felles rutenummer mellom Irland og USA skal bare være tillatt via andre punkter i Det euro-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

in the European Community . Other code-share arrangements will be considered on the basis of comity and reciprocity.

peiske fellesskap. Andre ordninger for felles rutenummer vil bli vurdert på grunnlag av velvilighet og gjensidighet.

Annex 2

Concerning

Cooperation With Respect to Competition Issues in the Air Transportation Industry

Article 1

The cooperation as set forth in this Annex shall be implemented by the Department of Transportation of the United States of America and the Commission of the European Communities (hereinafter referred to as «the Participants»), consistent with their respective functions in addressing competition issues in the air transportation industry involving the United States and the European Community.

Article 2

Purpose

The purpose of this cooperation is:

1. To enhance mutual understanding of the application by the Participants of the laws, procedures and practices under their respective competition regimes to encourage competition in the air transportation industry;
2. To facilitate understanding between the Participants of the impact of air transportation industry developments on competition in the international aviation market;
3. To reduce the potential for conflicts in the Participants' application of their respective competition regimes to agreements and other cooperative arrangements which have an impact on the transatlantic market; and
4. To promote compatible regulatory approaches to agreements and other cooperative arrangements through a better understanding of the methodologies, analytical techniques including the definition of the relevant market(s) and analysis of competitive effects, and remedies that the Participants use in their respective independent competition reviews .

Article 3

Definitions

For the purpose of this Annex, the term «competition regime» means the laws, procedures and practices that govern the Participants' exercise of their respective functions in reviewing agreements and other cooperative arrangements among airli-

Vedlegg 2

Om

Samarbeid vedrørende konkurransespørsmål i lufttransportindustrien

Artikkel 1

Samarbeidet som blir beskrevet i dette vedlegg, skal gjennomføres av USAs transportdepartement og Kommisjonen for De europeiske fellesskap (heretter kalt «deltakerne»), i tråd med deres respektive oppgaver i arbeidet med konkurransespørsmål i lufttransportindustrien som berører USA og Det europeiske fellesskap.

Artikkel 2

Formål

Formålet med dette samarbeidet er:

1. å skape økt gjensidig forståelse for deltakernes anvendelse av lover, prosedyrer og praksis i henhold til deres respektive konkurranseregimer for å oppmuntre til konkurranse i lufttransportindustrien;
2. å lette forståelsen deltakerne imellom av hvordan utviklingen i lufttransportindustrien virker inn på konkurransen i det internasjonale luftfartsmarkedet;
3. å redusere potensialet for konflikt i deltakernes anvendelse av sine respektive konkurranseregimer på avtaler og andre samarbeidsordninger som har innvirkning på det transatlantiske markedet, og
4. å fremme forenlige reguleringsmessige tilnæringsmåter til avtaler og andre samarbeidsordninger gjennom bedre forståelse av metodikk, analyseteknikker – herunder definisjon av de (t) relevante marked(er) og analyse av konkurranseeffekter – og avhjelpende tiltak som deltakerne bruker i sine respektive uavhengige konkurransetilsyn.

Artikkel 3

Definisjoner

I forbindelse med dette vedlegg betyr uttrykket «konkurranseregime» de lover, prosedyrer og sedvaner som bestemmer hvordan deltakerne utøver sine respektive oppgaver under gjennomgang av avtaler og andre samarbeidsordninger blant luft-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

nes in the international market. For the European Community, this includes, but is not limited to, Articles 81, 82, and 85 of the Treaty Establishing the European Community and their implementing Regulations pursuant to the said Treaty, as well as any amendments thereto. For the Department of Transportation, this includes, but is not limited to, sections 41308, 41309, and 41720 of Title 49 of the United States Code, and its implementing Regulations and legal precedents pursuant thereto.

Article 4

Areas of Cooperation

Subject to the qualifications in subparagraphs 1(a) and 1(b) of Article 5, the types of cooperation between the Participants shall include the following:

- (1) Meetings between representatives of the Participants, to include competition experts, in principle on a semi-annual basis, for the purpose of discussing developments in the air transportation industry, competition policy matters of mutual interest, and analytical approaches to the application of competition law to international aviation, particularly in the transatlantic market.

The above discussions may lead to the development of a better understanding of the Participants' respective approaches to competition issues, including existing commonalities and to more compatibility in those approaches, in particular with respect to inter-carrier agreements.

- (2) Consultations at any time between the Participants, by mutual agreement or at the request of either Participant, to discuss any matter related to this Annex, including specific cases.
- (3) Each Participant may, at its discretion, invite representatives of other governmental authorities to participate as appropriate in any meetings or consultations held pursuant to paragraphs 1 or 2 above.
- (4) Timely notifications of the following proceedings or matters, which in the judgment of the notifying Participant may have significant implications for the competition interests of the other Participant:
 - a) With respect to the Department of Transportation, (i) proceedings for review of applications for approval of agreements and other cooperative arrangements among airlines involving international air transportation, in particular for antitrust immunity involving airlines organized under the laws

fartsselskaper i det internasjonale markedet. For Det europeiske fellesskaps vedkommende er dette blant annet artikkel 81, 82 og 85 i Traktat om opprettelse av Det europeiske fellesskap og deres gjennomføringsbestemmelser i henhold til nevnte traktat, med eventuelle endringer. For Transportdepartementets vedkommende er det blant annet paragraf 41308, 41309, and 41720 i kapittel 49 i United States Code og dens gjennomføringsbestemmelser med tilhørende juridisk presedens.

Artikkel 4

Samarbeidsområder

Med de begrensninger som er nevnt i artikkel 5 nr. 1 a) og 1 b), skal samarbeidet mellom deltakerne være av følgende typer:

- (1) Møter mellom representanter for deltakerne, deriblant konkurranseeksperter, i prinsippet på halvårsbasis, for å diskutere utviklingen i lufttransportindustrien, konkurransepolitiske saker av felles interesse og analytiske tilnæringsmåter til anvendelsen av konkurranselovgivningen på internasjonal luftfart, særlig i det transatlantiske markedet.

Disse diskusjonene kan lede til utvikling av en bedre forståelse av deltakernes respektive tilnærming til konkurranse spørsmål, med eksisterende fellesinteresser, og til større forenlighet mellom disse tilnæringsmåtene, særlig med hensyn til avtaler mellom befraktere.

- (2) Konsultasjoner til hvilke som helst tidspunkter mellom deltakerne, etter avtale eller etter anmodning fra en av deltakerne, for å diskutere ethvert spørsmål i tilknytning til dette vedlegg, også konkrete saker.
- (3) Hver deltaker kan etter forgodtbefinnende invitere representanter for andre offentlige myndigheter til å delta slik det passer i møter eller konsultasjoner avholdt i henhold til nr. 1 eller 2 ovenfor.
- (4) Rettidige underretninger om følgende prosedyrer eller saker, som etter den underrettende deltakers vurdering kan få betydelige implikasjoner for den annen deltakers konkurranseinteresser:
 - a) For Transportministeriets vedkommende i) prosedyrer for å gjennomgå søknader om godkjenning av avtaler og andre samarbeidsordninger mellom luftfartsselskaper som berører internasjonale lufttransport, særlig om antitrustimmunitet for luftfartsselskaper organisert etter lovgivningen i

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

of the United States and the European Community, and (ii) receipt by the Department of Transportation of a joint venture agreement pursuant to section 41720 of Title 49 of the United States Code; and

- b) With respect to the Commission of the European Communities, (i) proceedings for review of agreements and other cooperative arrangements among airlines involving international air transportation, in particular for alliance and other cooperative agreements involving airlines organized under the laws of the United States and the European Community, and (ii) consideration of individual or block exemptions from European Union competition law;
- (5) Notifications of the availability, and any conditions governing that availability, of information and data filed with a Participant, in electronic form or otherwise, that, in the judgment of that Participant, may have significant implications for the competition interests of the other Participant ; and
- (6) Notifications of such other activities relating to air transportation competition policy as may seem appropriate to the notifying Participant.

Article 5

Use and Disclosure of Information

- (1) Notwithstanding any other provision of this Annex, neither Participant is expected to provide information to the other Participant if disclosure of the information to the requesting Participant:
 - a) is prohibited by the laws, regulations or practices of the Participant possessing the information; or
 - b) would be incompatible with important interests of the Participant possessing the information.
- (2) Each Participant shall to the extent possible maintain the confidentiality of any information provided to it in confidence by the other Participant under this Annex and to oppose any application for disclosure of such information to a third party that is not authorized by the supplying Participant to receive the information. Each Participant intends to notify the other Participant whenever any information proposed to be exchanged in discussions or in any other manner may be required to be disclosed in a public proceeding.

USA og Det europeiske fellesskap, og ii) Transportdepartementets mottak av joint venture-avtaler i henhold til paragraf 41720 i kapittel 49 i United States Code; og

- b) For Kommisjonen for De europeiske fellesskaps vedkommende i) prosedyrer for å gjennomgå avtaler og andre samarbeidsordninger mellom luftfartsselskaper som berører internasjonal lufttransport, særlig for allianse- og andre samarbeidsavtaler som omfatter luftfartsselskaper organisert etter lovene i USA og Det europeiske fellesskap, og ii) vurdering av enkeltfritak eller blokkfritak fra EUs konkurranselovgivning;
- (5) Underretninger om tilgang, og eventuelle betingelser for slik tilgang, til opplysninger og data inngitt hos en deltaker i elektronisk eller annen form, som etter deltakerens mening kan ha betydelige implikasjoner for den andre deltakerens konkurranseinteresser; og
- (6) Underretninger om de aktiviteter i tilknytning til konkurransepolitikk i lufttransportsektoren som den underrettende deltaker måtte finne passende.

Artikkel 5

Bruk og utlevering av opplysninger

- (1) Uten hensyn til noen annen bestemmelse i dette vedlegg, forventes det at ingen av deltakerne gir opplysninger til den annen deltaker dersom utlevering av opplysningene til den anmodende deltaker:
 - a) er forbudt i henhold til lov, bestemmelser eller praksis hos deltakeren som sitter inne med opplysningene; eller
 - b) ville være uforenlig med viktige interesser hos parten som sitter inne med opplysningene.
- (2) Hver deltaker skal i størst mulig utstrekning holde fortrolig enhver opplysning som den annen deltaker betror den i henhold til dette vedlegg, og motsette seg enhver anmodning om avsløring av slike opplysninger til en tredjepart som ikke er gitt myndighet av den utleverende deltaker til å motta slike opplysninger. Hver deltaker akter å underrette den annen deltaker når det kan være påkrevd at opplysninger som foreslås utvekslet i diskusjoner eller på annen måte, utleveres i en offentlig prosedyre.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggssavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

(3) Where pursuant to this Annex a Participant provides information on a confidential basis to the other Participant for the purposes specified in Article 2, that information should be used by the receiving Participant only for that purpose.

Article 6

Implementation

- (1) Each Participant is designating a representative to be responsible for coordination of activities established under this Annex.
- (2) This Annex, and all activities undertaken by a Participant pursuant to it, are
 - a) intended to be implemented only to the extent consistent with all laws, regulations, and practices applicable to that Participant; and
 - b) intended to be implemented without prejudice to the Agreement between the European Communities and the Government of the United States of America Regarding the Application of their Competition Laws.

Annex 3

Concerning

U.S. Government Procured Transportation

Community airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a U.S. Government civilian department, agency, or instrumentality (1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government, or (2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organization without reimbursement, and that transportation is (a) between any point in the United States and any point in a Member State, except - with respect to passengers only - between points for which there is a city-pair contract fare in effect, or (b) between any two points outside the United States.

This paragraph shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department.

(3) Dersom en deltaker i henhold til dette vedlegg gir opplysninger på fortrolig grunnlag til den annen deltaker for de formål som er angitt i artikkel 2, skal slike opplysninger av den mottakende part bare brukes til dette formål.

Artikkel 6

Gjennomføring

- (1) Hver deltaker utpeker en representant som skal være ansvarlig for å koordinere aktiviteter etablert i samsvar med dette vedlegg.
- (2) Dette vedlegg, og alle aktiviteter en deltaker foretar seg i henhold til det, er tenkt
 - a) gjennomført bare i den utstrekning det er i pakt med alle lover, bestemmelser og praksis som gjelder for denne deltakeren; og
 - b) gjennomført uten at det rører ved avtale mellom De europeiske fellesskap og De forente staters regjering om anvendelse av deres konkurranselover.

Vedlegg 3

Om

Det offentlige transportanskaffelser i USA

Fellesskapets luftfartsselskaper skal ha rett til å transportere passasjerer og last på ruteflyvninger og charterflyvninger når USAs sivile departementer, etater eller organer 1) selv anskaffer transporten eller praktiserer en ordning som innebærer at myndighetene betaler, eller at betaling skjer ved hjelp av midler som stilles til rådighet for myndighetene, eller 2) forestår transporten til eller for et fremmed land eller en internasjonal eller annen organisasjon uten godtgjørelse, og denne transporten skjer a) mellom ethvert punkt i USA og ethvert punkt i en medlemsstat, unntatt – med hensyn til passasjerer – mellom punkter som en kontraktfestet takst mellom par av byer gjelder for, eller b) mellom to punkter utenfor USA. Dette avsnittet gjelder ikke for transport som anskaffes eller finansieres av Forsvarsministeren eller sekretariatet for en militær seksjon.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Annex 4

Concerning

Additional Matters Related to Ownership, Investment and Control

Article 1

Ownership of Airlines of Party

1. Ownership by nationals of a Member State or States of the equity of a U.S. airline shall be permitted, subject to two limitations. First, ownership by all foreign nationals of more than 25 percent of a corporation's own voting equity is prohibited. Second, actual control of a U.S. airline by foreign national is also prohibited. Subject to the overall 25 percent limitation on foreign ownership of voting equity:
 - a) ownership by nationals of nationals of a Member State or States of
 - (1) as much as 25 percent of the voting equity; and/or shall not be deemed, of itself, to constitute control of that airline;
 - (2) as much as 49.9 percent of the total equity of a U.S. airline shall not be deemed, of itself, to constitute control of that airline; and
 - b) ownership by nationals of a Member State or States of 50 percent or more of the total equity of a U. S. airline shall not be presumed to constitute control of that airline. Such ownership shall be considered on a case-by-case basis.
2. Ownership by U. S. nationals of a Community airline shall be permitted subject to two limitations. First, the airline must be majority owned by Member States and/or by nationals of Member States. Second, the airline must be effectively controlled by such states and/or such nationals.
3. For the purposes of paragraph (b) of Article 4 and subparagraph 1(b) of Article 5 of this Agreement, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement and citizens of such a member shall be treated as a Member State and its nationals, respectively. The Joint Committee may decide that this provision shall apply to new members of the ECAA and their citizens.
4. Notwithstanding paragraph 2, the European Community and its Member States reserves the right to limit investments by U.S. nationals in the voting equity of a Community airline made after the signature of this Agreement to a level

Vedlegg 4

Om

Andre saker vedrørende eierskap, investeringer og kontroll

Artikkel 1

Eierskap i en parts luftfartsselskaper

1. Borgere av en medlemsstat kan være eiere av aksjekapital i et amerikansk luftfartsselskap, med to begrensninger. For det første er det forbudt for alle utenlandske borgere å eie mer enn 25 % av den stemmeberettigede aksjekapitalen i et selskap. For det andre er det også forbudt for utenlandske borgere å ha reell kontroll med et amerikansk luftfartsselskap. Med hensyn til 25-prosentsbegrensningen på utenlandsk eierskap i stemmeberettiget aksjekapital skal
 - a) borgere av en medlemsstat eller stater kunne eie
 - (1) inntil 25 % av stemmeberettiget aksjekapital, og/eller
 - (2) inntil 49,9 % av samlet aksjekapital i et amerikansk luftfartsselskap uten at det i seg selv utgjør kontroll med selskapet; og
 - b) borgere av en medlemsstat eller stater kunne eie 50 % eller mer av samlet aksjekapital i et amerikansk luftfartsselskap uten at det skal forutsettes å utgjøre kontroll med selskapet. Slikt eierskap skal vurderes fra sak til sak.
2. Amerikanske statsborgere skal kunne eie et luftfartsselskap hjemmehørende i Fellesskapet, med to begrensninger. For det første må luftfartsselskapet være majoritetseid av medlemsstater og/eller borgere av medlemsstater. For det andre må luftfartsselskapet reelt være kontrollert av slike stater og/eller slike borgere.
3. Med hensyn til denne avtales artikkel 4 bokstav b) og artikkel 5 nr. 1 bokstav b) skal et medlem av ECAA fra og med datoen for undertegning av denne avtale og borgere av slikt medlem behandles som henholdsvis en medlemsstat og dens borgere. Felleskomiteen kan avgjøre at denne bestemmelsen skal gjelde for nye medlemmer av ECAA og deres borgere.
4. Til tross for nr. 2 forbeholder Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater seg rett til å begrense omfanget av de investeringer amerikanske statsborgeres kan foreta i den stemmeberettigede aksjekapitalen i et luftfartsselskap

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggssavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

equivalent to that allowed by the United States for

hjemmehørende i Fellesskapet etter undertegningen av denne avtale, til et nivå tilsvarende det USA tillater for utenlandske borgere i amerikanske luftfartsselskaper, forutsatt at utøvelsen av denne retten er i tråd med folkeretten.

Article 2

Ownership and Control of Third-Country Airlines

1. Neither Party shall exercise any available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorizations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that substantial ownership of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both .
2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorizations or permissions for any airline of the Principality of Liechtenstein, the Swiss Confederation, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, or any country in Africa that is implementing an Open-Skies air services agreement with the United States as of the date of signature of this Agreement, on the grounds that effective control of that airline is vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both .
3. The Joint Committee may decide that neither Party shall exercise the rights referred to in paragraph 2 of this Article with respect to airlines of a specific country or countries.

Article 3

Control of Airlines

1. The rules applicable in the European Community on ownership and control of Community air carriers are currently laid down in Article 4 of Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers . Under this Regulation, responsibility for granting an Operating Licence to a Community air carrier lies with the Member States. Member States apply Regulation 2407/92 in accordance with their national regulations and procedures.
2. The rules applicable in the United States are currently laid down in Sections 40102(a)(2), 41102 and 41103 of Title 49 of the United States Code (U.S.C.), which require that licenses for a U. S. «air carrier» issued by the Department of

Artikkel 2

Eierskap og kontroll med tredjelands luftfartsselskaper

1. Ingen av partene skal utøve noen tilgjengelige rettigheter etter luftfartsordninger med et tredjeland til å nekte, inndra, suspendere eller begrense godkjenninger eller tillatelser til vedkommende tredjelands luftfartsselskaper på det grunnlag at vedkommende luftfartsselskap i vesentlig grad er eid av den annen part, dens borgere eller begge deler.
2. De forente stater skal ikke utøve noen tilgjengelig rettighet etter luftfartsordninger til å nekte, inndra, suspendere eller begrense godkjenninger eller tillatelser for noe luftfartsselskap hjemmehørende i Storhertugdømmet Liechtenstein, Det sveitsiske edsforbund, et medlem av ECAA på datoen for undertegning av denne avtale eller noe land i Afrika som oppfyller en inngått Open Skies-luftfartsavtale med USA på datoen for undertegning av denne avtale, på det grunnlag at en eller flere medlemsstater, borgere av slik stat eller stater, eller begge deler, har reell kontroll med vedkommende luftfartsselskap.
3. Felleskomiteen kan beslutte at ingen av partene skal utøve rettighetene som er nevnt i nr. 2 i denne artikkel med hensyn til luftfartsselskaper hjemmehørende i noe bestemt land.

Artikkel 3

Kontroll med luftfartsselskaper

1. Reglene som gjelder i Det europeiske fellesskap for eierskap og kontroll med Fellesskapets luftfartsselskaper er per i dag fastsatt i artikkel 4 e i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper. Etter forordningen ligger ansvaret for å gi driftslisens til et luftfartsselskap hjemmehørende i Fellesskapet hos medlemsstatene. Medlemsstatene anvender forordning 2407/92 i samsvar med sine nasjonale forskrifter og prosedyrer.
2. Reglene som gjelder i De forente stater er per i dag fastsatt i paragraf 40102(a)(2), 41102 og 41103 i kapittel 49 i United States Code (U.S.C.), som krever at lisenser til et amerikansk luftfartsselskap («air carrier») utstedt av

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Transportation, whether a certificate, an exemption, or commuter license, to engage in «air transportation» as a common carrier, be held only by citizens of the United States as defined in 49 U.S.C. §40102(a) (15). That section requires that the president and two-thirds of the board of directors and other managing officers of a corporation be U.S. citizens, that at least 75 percent of the voting stock be owned by U.S. citizens, and that the corporation be under the actual control of U.S. citizens. The requirement must be met initially by an applicant, and continue to be met by a U.S. airline holding a license.

3. The practice followed by each Party in applying its laws and regulations is set out in the Appendix to this Annex.

Appendix to Annex 4

1. In the United States, citizenship determinations are necessary for all U.S. air carrier applicants for a certificate, exemption, or commuter license. An initial application for a license is filed in a formal public docket, and processed «on the record» with filings by the applicant and any other interested parties. The Department of Transportation renders a final decision by an Order based on the formal public record of the case, including documents for which confidential treatment has been granted. A «continuing fitness» case may be handled informally by the Department, or may be set for docketed procedures similar to those used for initial applications.
2. The Department's determinations evolve through a variety of precedents, which reflect, among other things, the changing nature of financial markets and investment structures and DOT's willingness to consider new approaches to foreign investment that are consistent with U.S. law. DOT works with applicants to consider proposed forms of investment and to assist them in fashioning transactions that fully comply with U.S. citizenship law, and applicants regularly consult with DOT staff before finalizing their applications. At any time before a formal proceeding has begun, DOT staff may discuss questions concerning citizenship issues or other aspects of the proposed transaction and offer suggestions, where appropriate, as to alternatives that would allow a proposed transaction to meet U.S. citizenship requirements.

Transportdepartementet, enten det er et sertifikat, et fritak eller en lisens til materuter (commuter license), til å drive lufttransport («air transportation») som et vanlig luftfartsselskap, bare må innehas av amerikanske statsborgere som definert i 49 U.S.C. § 40102(a) (15). Denne paragrafen krever at presidenten og to tredjedeler av styret og andre ledere i et selskap skal være amerikanske statsborgere, at minst 75 % av den stemmeberettigede aksjekapitalen eies av amerikanske statsborgere, og at selskapet må være under reell kontroll av amerikanske statsborgere. En søker må oppfylle kravet i utgangspunktet, og det må til enhver tid være oppfylt av et amerikansk luftfartsselskap som har lisens.

3. Den praksis hver part følger i anvendelsen av sine lover og forskrifter, er angitt i tillegget til dette vedlegg.

Tillegg til vedlegg 4

1. I USA er fastslåing av statsborgerskap nødvendig for alle amerikanske luftfartsselskaper som søker om sertifikat, unntak eller ambulerende lisens. En første søknad om lisens settes på en formell offentlig rettsliste og behandles offisielt («on the record») sammen med materiale som søkeren og eventuelle andre interesserte parter inngir. Transportdepartementet (DOT) fatter en endelig avgjørelse basert på den formelle offentlige saksprotokollen, herunder dokumenter som er innvilget fortrolig behandling. En sak som gjelder «fortsatt skikkethet» kan behandles uformelt av departementet, eller den kan settes på en rettsliste og behandles på tilsvarende måte som førstegangssøknader.
2. Departementets avgjørelser bygger på et en rekke presedenser som blant annet gjenspeiler de stadige endringene som skjer i finansmarkeder og investeringsstrukturer og DOTs vilje til å vurdere nye tilnæringsmåter til utenlandske investeringer som er i tråd med amerikansk lovgivning. DOT samarbeider med søkerne for å vurdere foreslåtte investeringsformer og bistå dem i å utforme transaksjoner som fullt ut oppfyller USAs lovgivning om statsborgerskap, og søkerne rådfører seg jevnlig med personellet i DOT før de ferdigstiller sine søknader. Når som helst før en formell behandling har begynt, kan saksbehandlere i DOT diskutere statsborgerskaps spørsmål eller andre sider ved den påtenkte transaksjonen og eventuelt foreslå alternativer som ville gjøre en påtenkt transaksjon forenlig med USAs statsborgerskapskrav.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggssavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

3. In making both its initial and continuing citizenship and fitness determinations, DOT considers the totality of circumstances affecting the U. S. airline, and Department precedents have permitted consideration of the nature of the aviation relationship between the United States and the homeland(s) of any foreign investors. In the context of this Agreement, DOT would treat investments from EU nationals at least as favourably as it would treat investments from nationals of bilateral or multilateral Open-Skies partners.
4. In the European Union, paragraph 5 of Article 4 of Regulation 2407/92 provides that the European Commission, acting at the request of a Member State, shall examine compliance with the requirements of Article 4 and take a decision if necessary. In taking such decisions the Commission must ensure compliance with the procedural rights recognized as general principles of Community law by the European Court of Justice, including the right of interested parties to be heard in a timely manner.
5. When applying its laws and regulations, each Party shall ensure that any transaction involving investment in one of its airlines by nationals of the other Party is afforded fair and expeditious consideration.
3. Når DOT skal treffe sine avgjørelser om statsborgerskap og skikkethet, både ved første gangssøknader og fornyelse, vurderer departementet de samlede omstendighetene rundt det amerikanske luftfartsselskapet, og tidligere vedtak i departementet har gitt rom for vurderinger som arten av luftfartsforbindelsene mellom USA og eventuelle utenlandske investorers hjemland. I forbindelse med denne avtale ville DOT se minst like velvillig på investeringer fra EU-borgere som på investeringer fra borgere av bilaterale eller multilaterale Open Skies-partnere.
4. I Den europeiske union fastsetter artikkel 4 nr. 5 i forordning 2407/92 at Den europeiske kommisjon, når en medlemsstat ber om det, skal undersøke om kravene i artikkel 4 er oppfylt, og om nødvendig treffe en avgjørelse. Når Kommisjonen treffer slike avgjørelser, skal den sikre etterlevelse av de prosessuelle rettighetene som av Europadomstolen er anerkjent som generelle prinsipper i fellesskapsretten, herunder berørte parter rett til å få uttale seg på et tidlig stadium.
5. I anvendelsen av sine lover og forskrifter skal hver part sikre at enhver transaksjon som omfatter investeringer i ett eller flere luftfartsselskaper hjemmehørende hos den annen part, gis rask og rimelig vurdering.

Annex 5

Concerning

Franchising and Branding

1. The airlines of each Party shall not be precluded from entering into franchise or branding arrangements, including conditions relating to brand protection and operational matters, provided that: they comply, in particular, with the applicable laws and regulations concerning control ; the ability of the airline to exist outside of the franchise is not jeopardized ; the arrangement does not result in a foreign airline engaging in cabotage operations; and applicable regulations, such as consumer protection provisions, including those regarding the disclosure of the identity of the airline operating the service, are complied with . So long as those requirements are met, close business relationships and cooperative arrangements between the airlines of each Party and foreign businesses are permissible, and each of the following individual aspects, among others, of a franchise or branding arrangement would not, other than in exceptional circumstances, of itself raise control issues:

Vedlegg 5

Om

Franchising og brandingavtaler

1. Partenes luftfartsselskaper skal ikke være avskåret fra å inngå franchising- eller brandingavtaler, med betingelser knyttet til merkebeskyttelse og operative forhold, forutsatt: at de i særdeleshet oppfyller gjeldende lover og forskrifter angående kontroll; at luftfartsselskapets evne til å eksistere utenom franchisen ikke settes i fare; at ordningen ikke resulterer i at et utenlandsk luftfartsselskap engasjerer seg i kabotasjeoperasjoner; og at relevante bestemmelser, også forbrukervernbestemmelser som for eksempel reglene angående opplysning om identiteten til luftfartsselskapet som betjener ruten, er oppfylt. Så lenge disse kravene er oppfylt, kan tette forretningsforbindelser og samarbeidsordninger mellom hver parts luftfartsselskaper og utenlandske foretak tillates, og hvert av følgende enkeltaspekter, blant andre, ved en franchising- eller brandingavtale vil i seg selv bare unntaksvis gi grunn til å stille spørsmål av kontrollierende art:

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

- a) using and displaying a specific brand or trademark of a franchisor, including stipulations on the geographic area in which the brand or trademark may be used;
 - b) displaying on the franchisee's aircraft the colors and logo of the franchisor's brand, including the display of such a brand, trademark, logo or similar identification prominently on its aircraft and the uniforms of its personnel;
 - c) using and displaying the brand, trademark or logo on, or in conjunction with, the franchisee's airport facilities and equipment;
 - d) maintaining customer service standards designed for marketing purposes;
 - e) maintaining customer service standards designed to protect the integrity of the franchise brand;
 - f) providing for license fees on standard commercial terms;
 - g) providing for participation in frequent flyer programs, including the accrual of benefits; and
 - h) providing in the franchise or branding agreement for the right of the franchisor or franchisee to terminate the arrangement and withdraw the brand, provided that nationals of the United States or the Member States remain in control of the U.S. or Community airline, respectively.
2. Franchising and branding arrangements are independent of, but may coexist with, a codesharing arrangement that requires that both airlines have the appropriate authority from the Parties, as provided for in paragraph 7 of Article 10 of this Agreement.
- a) bruk og fremvisning av en franchisegivers merkenavn eller varemerke, med begrensninger på det geografiske området der merkenavnet eller varemerket kan benyttes;
 - b) visning av fargene og logoen til franchisegiverens merke på franchisetakerens luftfartøy, med iøynefallende visning av slikt merkenavn, varemerke, logo eller lignende identifikasjon på dens luftfartøy og uniformene til dens personell;
 - c) bruk og fremvisning av merkenavn, varemerke eller logo på eller i forbindelse med franchisetakerens lufthavninnretninger og utstyr;
 - d) bruk av kundeservicestandarder utviklet i markedsføringsøyemed;
 - e) bruk av kundeservicestandarder utviklet for å beskytte integriteten til franchisemerket;
 - f) adgang til lisensavgifter på vanlige kommersielle vilkår;
 - g) adgang til å delta i programmer for passasjerer som flyr ofte, med blant annet opparbeiding av bonuspoeng; og
 - h) bestemmelser i franchising- eller brandingavtalen om rett for franchisegiveren eller franchisetakeren til å si opp avtalen og trekke merket tilbake, forutsatt at borgere av USA eller medlemsstatene beholder kontrollen med henholdsvis det amerikanske luftfartsselskapet eller luftfartsselskapet hjemmehørende i Fellesskapet.
2. Franchising- og brandingavtaler er uavhengige av, men kan eksistere sammen med, en avtale om felles rutenummer som krever at begge luftfartsselskaper har den nødvendige tillatelse fra partene, slik det er gitt bestemmelser om i artikkel 10 nr. 7 i denne avtale.
-

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Vedlegg 3

Ancillary Agreement between the European Community and its Member States, of the first part, Iceland, of the second part, and the Kingdom of Norway, of the third part, on the application of the Air Transport Agreement between the European Community and its Member States, of the first part, the United States of America, of the second part, Iceland, of the third part, and the Kingdom of Norway, of the fourth part

The Kingdom of Belgium,
The Republic of Bulgaria,
The Czech Republic,
The Kingdom of Denmark,
The Federal Republic of Germany,
The Republic of Estonia,
Ireland,
The Hellenic Republic,
The Kingdom of Spain,
The French Republic,
The Italian Republic,
The Republic of Cyprus,
The Republic of Latvia,
The Republic Of Lithuania,
The Grand Duchy of Luxembourg,
The Republic of Hungary,
Malta,
The Kingdom of the Netherlands,
The Republic of Austria,
The Republic of Poland,
The Portuguese Republic,
Romania,
The Republic of Slovenia,
The Slovak Republic,
The Republic of Finland,
The Kingdom of Sweden,

Tilleggsavtale mellom Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, som den første part, Island, som den andre part, og Kongeriket Norge, som den tredje part, om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, som den første part, De forente stater, som den andre part, Island, som den tredje part, og Kongeriket Norge som den fjerde part

Kongeriket Belgia,
Republikken Bulgaria,
Den Tsjekiske Republikk,
Kongedømmet Danmark,
Forbundsrepublikken Tyskland,
Republikken Estland,
Irland,
Republikken Hellas,
Kongeriket Spania,
Republikken Frankrike,
Republikken Italia,
Republikken Kypros,
Republikken Latvia,
Republikken Litauen,
Storhertugdømmet Luxembourg,
Republikken Ungarn,
Republikken Malta,
Kongeriket Nederland,
Republikken Østerrike,
Republikken Polen,
Republikken Portugal,
Romania,
Republikken Slovenia,
Den Slovakiske Republikk,
Republikken Finland,
Kongeriket Sverige,

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

being parties to the Treaty establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the «Member States»),

and

The European Community,
of the first part;

Iceland,
of the second part;

and

The Kingdom of Norway (hereinafter «Norway»),

of the third part;

Noting that the European Commission has negotiated, on behalf of the Community and of the Member States, an Agreement on Air Transport with the United States of America in accordance with the Council Decision authorising the Commission to open negotiations,

Noting that the Air Transport Agreement between the Community and its Member States and the United States of America (hereinafter «the EU-US Air Transport Agreement») was initialled on 2 March 2007, signed at Brussels on 25 April 2007 and at Washington, D.C. on 30 April 2007 and provisionally applied from 30 March 2008,

Noting that Iceland and Norway, being fully integrated members of the single European Aviation Market through the Agreement on the European Economic Area, have adhered to the EU-US Air Transport Agreement through an Agreement between the European Community and its Member States, of the first part, the United States of America, of the second part, Iceland, of the third part, and the Kingdom of Norway, of the fourth part, of even date, (hereinafter «the Agreement»), which incorporates the EU-US Air Transport Agreement,

Recognising that it is necessary to lay down procedural arrangements for deciding, if appropriate, how to suspend rights pursuant to Article 21(3) of the EU-US Air Transport Agreement,

Recognising that it is furthermore necessary to lay down procedural arrangements for the participation of Iceland and Norway in the Joint Committee set up under Article 18 of the EU-US Air Transport Agreement and in the arbitration procedures provided for in Article 19 of the EU-US Air Transport Agreement. These procedural arrangements should ensure the necessary cooperation, flow of information and consultation before Joint Committee meetings, as well as the implementation of cer-

Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irland,

som er parter i Traktat om opprettelse av Det europeiske fellesskap og medlemmer av Den europeiske union (heretter kalt «medlemsstatene»),

og

Det Europeiske Fellesskap;
som den første part;

Island,
som den andre part;

og

Kongeriket Norge (heretter kalt «Norge»)

som den tredje part;

Som merker seg at Den europeiske kommisjon på vegne av Fellesskapet og medlemsstatene har framforhandlet en luftfartsavtale med De forente stater i samsvar med rådsvedtaket som ga Kommisjonen fullmakt til å innlede forhandlinger,

Som merker seg at luftfartsavtalen mellom på den ene side Fellesskapet og dets medlemsstater, og på den annen side De forente stater (heretter kalt «luftfartsavtalen»), ble parafert 2. mars 2007, undertegnet i Brussel 25. april 2007 og i Washington 30. april 2007, og ble midlertidig anvendt fra 30. mars 2008,

Som merker seg at Island og Norge, som er fullt integrerte medlemmer av det felles europeiske luftfartsmarkedet gjennom avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, har sluttet seg til luftfartsavtalen gjennom en avtale mellom Fellesskapet og dets medlemsstater, som den første part, De forente stater, som den andre part, Island, som den tredje part, og Kongeriket Norge, som den fjerde part, undertegnet samme dato (heretter «avtalen»), der luftfartsavtalen inngår,

Som erkjenner at det er nødvendig å fastsette prosedyrer med sikte på å avgjøre hvordan rettigheter i henhold til luftfartsavtalens artikkel 21 nr. 3 skal suspenderes i påkommende tilfeller,

Som erkjenner at det dessuten er nødvendig å fastsette prosedyrer for Islands og Norges deltakelse i felleskomiteen som er nedsatt i henhold til luftfartsavtalens artikkel 18, og i meklingsprosedyren som det er gitt bestemmelser om i luftfartsavtalens artikkel 19, for å sikre nødvendig samarbeid, informasjonsflyt og samråd før møter i felleskomiteen, og for å gjennomføre visse bestemmelser i avtalen, blant annet angående sikkerhet, trygghet,

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

tain provisions of the EU-US Air Transport Agreement, including those concerning security, safety, the granting and revocation of traffic rights and government support,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Notification

Should the Community and its Member States decide to terminate the Agreement in accordance with Article 3 of the Agreement or to discontinue its provisional application, or to withdraw notices to that effect, the Commission shall, before giving notice through diplomatic channels to the United States of America, immediately notify Iceland and Norway thereof. Iceland and/or Norway shall likewise immediately notify the Commission of any such decision(s).

Article 2

Second Stage Negotiations and Suspension of Traffic Rights

1. The Commission shall conduct the second stage negotiations referred to in Article 21(1) of the EU-US Air Transport Agreement on behalf of the European Community and its Member States. With a view to a continued association of Iceland and Norway to the revised EU-US Air Transport Agreement also after the second stage negotiations, Iceland and Norway shall participate in the negotiations as observers, and shall for that purpose be included in the preparatory work of the European Community and its Member States, just as any Member State of the Community.
2. If no second stage agreement has been reached within 12 months of the start of the review provided in Article 21(3) of the EU-US Air Transport Agreement, Iceland and Norway may, just as any Member State of the Community and within the following 15 days, notify to the Commission which traffic rights in relation to their territory, if any, they wish to suspend. Such traffic rights may not include any rights specified in the agreements mentioned in Annex 1 to the EU-US Air Transport Agreement.
3. On the basis of the notifications received from the Member States, Iceland and/or Norway, the Commission shall establish a list of the traffic rights to be suspended and transmit it to the Council. The President of the Council, acting on behalf of the Community and its

tildeling og inndragning av trafikkrettigheter og offentlig støtte,

ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

Artikkel 1

Underretning

Dersom Fellesskapet og dets medlemsstater beslutter å si opp avtalen i samsvar med dens artikkel 3, å stanse den midlertidige anvendelsen av avtalen eller å trekke tilbake varsler om dette, skal Kommisjonen, før den gir varsel via diplomatiske kanaler til De forente stater, umiddelbart underrette Island og Norge om dette. Likedan skal Island og/eller Norge umiddelbart varsle Kommisjonen om slik(e) beslutning(er).

Artikkel 2

Andrefaseforhandlinger og suspensjon av trafikkrettigheter

1. På vegne av Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater skal Kommisjonen gjennomføre andrefaseforhandlingene som er nevnt i luftfartsavtalens artikkel 21 nr. 1. Med sikte på at Island og Norge skal kunne være tilknyttet den reviderte luftfartsavtalen også etter andrefaseforhandlingene, skal Island og Norge delta i forhandlingene som observatører, og skal i det øyemed delta i det forberedende arbeidet i Det europeiske fellesskap på linje med enhver medlemsstat i Fellesskapet.
2. Dersom ingen andrefaseavtale er oppnådd innen 12 måneder etter at gjennomgangen som det er gitt bestemmelser om i luftfartsavtalens artikkel 21 nr. 3, er påbegynt, kan Island og Norge på linje med enhver medlemsstat i Fellesskapet innen de påfølgende 15 dager underrette Kommisjonen om hvilke trafikkrettigheter de eventuelt ønsker å suspendere for sitt territoriums vedkommende. Av disse trafikkrettighetene må ingen være blant de rettighetene som er angitt i avtalene som er nevnt i vedlegg 1 til luftfartsavtalen.
3. På grunnlag av underretningene den har mottatt fra medlemsstatene, Island og/eller Norge, skal Kommisjonen sette opp en liste over trafikkrettigheter som skal suspenderes, og oversende den til Rådet. På vegne av Fellesskapet og dets medlemsstater, Island og Norge skal

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Member States, Iceland and Norway shall then give notice to the United States of America of the suspension of the traffic rights included in the list in accordance with Article 21(3) of the EU-US Air Transport Agreement. The Member States concerned, Iceland and Norway shall take the necessary measures in order to suspend such rights from the first day of the International Air Transport Association (IATA) traffic season that commences no less than 12 months after the date on which the notice of suspension is given.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this Article, the Council, acting by unanimity on a proposal from the Commission, may decide not to give notice of suspension or subsequently to withdraw it.

Article 3

Joint Committee

1. The Community, its Member States, Iceland and Norway shall be represented in the Joint Committee established under Article 18 of the EU-US Air Transport Agreement by representatives of the Commission, the Member States and Iceland and Norway.
2. The position of the Community, the Member States, Iceland and Norway within the Joint Committee shall be presented by the Commission, except in areas that within the EU fall exclusively within Member States' competence, in which case it shall be presented by the Presidency of the Council or by the Commission, Iceland and Norway as appropriate.
3. The position to be taken by Iceland and Norway within the Joint Committee as regards matters falling within Articles 14 or 20 of the EU-US Air Transport Agreement or matters that do not require the adoption of a decision having legal effects shall be adopted by Iceland and Norway in agreement with the Commission.
4. For other Joint Committee decisions concerning matters that fall within regulations and directives that are incorporated in the Agreement on the European Economic Area, the position to be taken by the Community, its Member States, Iceland and Norway, shall be adopted by the Commission in agreement with Iceland and Norway.
5. For other Joint Committee decisions concerning matters that fall outside regulations and directives that are incorporated in the Agreement on the European Economic Area, the

Rådets formann deretter varsle De forente stater om suspensjon av de rettigheter som står på listen, i samsvar med luftfartsavtalens artikkel 21 nr. 3. De berørte medlemsstater, Island og Norge skal treffe de nødvendige tiltak for å suspendere slike rettigheter fra første dag av IATAs trafikkprogramperiode som innledes tidligst 12 måneder etter datoen da varsel om suspensjon er gitt.

4. Uten hensyn til nr. 3 i denne artikkel kan Rådet, enstemmig og etter forslag fra Kommisjonen, beslutte ikke å gi varsel om suspensjon eller å trekke tilbake et varsel som allerede er gitt.

Artikkel 3

Felleskomité

1. Fellesskapet, dets medlemsstater, Island og Norge skal være representert i felleskomiteen som etableres i henhold til luftfartsavtalens artikkel 18, ved representanter for Kommisjonen, medlemsstatene og Island og Norge.
2. Kommisjonen skal presentere Fellesskapets, medlemsstatenes, Islands og Norges standpunkt i felleskomiteen, unntatt på områder som innenfor EU utelukkende faller inn under medlemsstatenes kompetanse, når standpunktet etter omstendighetene i så fall skal presenteres av Rådsformannskapet eller av Kommisjonen, Island og Norge.
3. Island og Norge skal i forståelse med Kommisjonen avklare sitt standpunkt i felleskomiteen i spørsmål som faller inn under luftfartsavtalens artikkel 14 eller 20, eller spørsmål som ikke krever noen beslutning med juridiske virkninger.
4. For andre beslutninger i felleskomiteen i spørsmål som faller inn under forskrifter og direktiver som er innlemmet i Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, skal Kommisjonen i forståelse med Norge og Island avgjøre hvilket standpunkt Fellesskapet, dets medlemsstater, Island og Norge skal ta.
5. For andre beslutninger i felleskomiteen i spørsmål som faller utenfor forskrifter og direktiver som er innlemmet i Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, skal Island og

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

position to be taken by Iceland and Norway, shall be adopted by Iceland and Norway in agreement with the Commission.

6. The Commission shall take adequate measures to ensure full participation of Iceland and Norway in any coordination, consultation or decision shaping meetings with its Member States and access to the relevant information in preparation to Joint Committee meetings to be held.

Article 4

Arbitration

1. The Commission shall represent the Community, its Member States, Iceland and Norway in arbitration proceedings under Article 19 of the EU-US Air Transport Agreement.
2. The Commission shall, as appropriate, take measures to ensure the involvement of Iceland and Norway in the preparation and coordination of arbitration proceedings.
3. If the Council decides to suspend benefits in accordance with Article 19(7) of the EU-US Air Transport Agreement that decision shall be notified to Iceland and Norway. Iceland and/or Norway shall likewise inform the Commission of any such decision(s) made.
4. Any other appropriate action to be taken under Article 19 of the EU-US Air Transport Agreement on matters which within the EU fall within the Community competence shall be decided upon by the Commission, with assistance of a Special Committee of representatives of the Member States appointed by the Council, of Iceland and of Norway.

Article 5

Exchange of Information

1. Iceland and Norway shall promptly inform the Commission of any decision to refuse, revoke, suspend or limit the authorisations of an airline of the United States of America that they have adopted under Article 4 or 5 of the EU-US Air Transport Agreement. The Commission shall likewise promptly inform Iceland and Norway of any such decision taken by Member States.
2. Iceland and Norway shall inform the Commission immediately of any requests or notifications made or received by them under Article 8 of the EU-US Air Transport Agreement. The Commission shall likewise immediately inform Iceland and Norway of any such requ-

Norge i forståelse med Kommisjonen avgjøre Islands og Norges standpunkt.

6. Kommisjonen skal treffe tilstrekkelige tiltak for å sikre Island og Norge full deltakelse i alle møter med medlemsstatene der siktemålet er samordning, samråd eller utforming av beslutninger, og adgang til de relevante opplysninger som forberedelse til forestående møter i felleskomiteen.

Artikkel 4

Voldgift

1. Kommisjonen skal representere Fellesskapet, dets medlemsstater, Island og Norge i voldgiftsforhandlinger i henhold til luftfartsavtalens artikkel 19.
2. Kommisjonen skal om nødvendig treffe tiltak for å sikre Islands og Norges medvirkning i forberedelser til og samordning av voldgiftsforhandlinger.
3. Dersom Rådet beslutter å suspendere goder i samsvar med luftfartsavtalens artikkel 19 nr. 7, skal Island og Norge underrettes om beslutningen. Likedan skal Island og/eller Norge informere Kommisjonen om enhver slik beslutning de tar.
4. Enhver annen handling som er aktuell i henhold til luftfartsavtalens artikkel 19 i spørsmål som innenfor EU faller inn under Fellesskapets kompetanse, skal besluttes av Kommisjonen med bistand av en spesialkomité med representanter for medlemsstatene, utpekt av Rådet, og for Island og Norge.

Artikkel 5

Informasjonsutveksling

1. Island og Norge skal omgående informere Kommisjonen om enhver beslutning om å avslå, inndra, suspendere eller begrense godkjenningene til et luftfartsselskap hjemmehørende i De forente stater som de har vedtatt i henhold til luftfartsavtalens artikkel 4 eller 5. Likedan skal Kommisjonen omgående informere Island og Norge om enhver slik beslutning som fattes av medlemsstater.
2. Island og Norge skal omgående informere Kommisjonen om enhver anmodning eller underretning de har sendt eller mottatt i henhold til luftfartsavtalens artikkel 8. Likedan skal Kommisjonen omgående informere Island og Norge om enhver slik anmodning

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

ests or notifications made or received by Member States.

3. Iceland and Norway shall inform the Commission immediately of any requests or notifications made or received by them under Article 9 of the EU-US Air Transport Agreement. The Commission shall likewise immediately inform Iceland and Norway of any such requests or notifications made or received by Member States.

Article 6

Government subsidies and support

1. Should Iceland or Norway believe that a subsidy or support being considered or provided by a governmental entity in the territory of the United States of America will have the adverse competitive effects referred to in Article 14(2) of the EU-US Air Transport Agreement, it shall bring the matter to the attention of the Commission. Should a Member State have brought a similar matter to the attention of the Commission, the Commission shall likewise bring the matter to the attention of Iceland and Norway.
2. The Commission, Iceland and Norway may approach such entity or request a meeting of the Joint Committee established under Article 18 of the EU-US Air Transport Agreement.
3. The Commission, Iceland and Norway shall inform each other immediately when they are contacted by the United States of America under Article 14(3) of the EU-US Air Transport Agreement.

Article 7

Termination

1. A Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Parties of its decision to terminate this Ancillary Agreement or to end its provisional application. This Ancillary Agreement shall terminate or shall cease to be provisionally applied at midnight GMT six months following the date of the written notification of termination or of cessation of provisional application, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.
2. Notwithstanding any other provision of this Article, if the Agreement is terminated or its provisional application is ended, this Ancillary Agreement shall simultaneously terminate or cease to be provisionally applied.

eller underretning sendt eller mottatt av medlemsstater.

3. Island og Norge skal omgående informere Kommisjonen om enhver anmodning eller underretning de har sendt eller mottatt i henhold til luftfartsavtalens artikkel 9. Likedan skal Kommisjonen omgående informere Island og Norge om enhver slik anmodning eller underretning sendt eller mottatt av medlemsstater.

Artikkel 6

Subsidier og statsstøtte

1. Dersom Island eller Norge mener at en subsidi eller støtteordning som en offentlig instans overveier eller betaler på De forente staters territorium, vil ha slik negativ innvirkning på konkurransen som er nevnt i luftfartsavtalens artikkel 14 nr. 2, skal den gjøre Kommisjonen oppmerksom på saken. Dersom en medlemsstat har gjort Kommisjonen oppmerksom på en lignende sak, skal Kommisjonen likedan gjøre Island og Norge oppmerksomme på saken.
2. Kommisjonen, Island og Norge kan forhøre seg med slik instans eller be om et møte i felleskomiteen som nedsettes i henhold til luftfartsavtalens artikkel 18.
3. Kommisjonen, Island og Norge skal omgående informere hverandre når de blir kontaktet av De forente stater i henhold til luftfartsavtalens artikkel 14 nr. 3.

Artikkel 7

Oppsigelse

1. En part kan når som helst via diplomatiske kanaler gi skriftlig varsel til de andre partene om at den akter å si opp denne tilleggsavtale eller stanse den midlertidige anvendelsen av den. Denne tilleggsavtale opphører eller skal ikke lenger anvendes midlertidig fra midnatt GMT seks måneder etter datoen for skriftlig varsel om oppsigelse eller stans i midlertidig anvendelse, med mindre varselet trekkes tilbake etter avtale mellom partene før utløpet av dette tidsrommet.
2. Uten hensyn til andre bestemmelser i denne artikkel skal denne tilleggsavtale, dersom avtalen sies opp eller ikke lenger skal anvendes midlertidig, samtidig opphøre eller ikke lenger anvendes midlertidig.

Samtykke til ratifikasjon av luftfartsavtale av 17. desember 2009 mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge og tilleggsavtale av 17. desember 2009 mellom Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge om anvendelsen av luftfartsavtalen mellom USA, Den europeiske union og dens medlemsstater, Island og Norge

Article 8

Provisional application

Pending entry into force pursuant to Article 9, the Parties agree to apply this Ancillary Agreement provisionally in accordance with the national laws of the Parties from the later of the date of the signature of this Ancillary Agreement or of the date of provisional application specified in Article 5 of the Agreement.

Article 9

Entry into force

This Ancillary Agreement shall enter into force either (a) one month after the date of the latest note in exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Ancillary Agreement have been completed, or (b) on the date of entry into force or provisional application of the Agreement, whichever is the later.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized to that effect, have signed this Ancillary Agreement.

DONE at , in triplicate in the English language, this day of, 2009.

Written Declaration
to be submitted by the Presidency
to the USA, Iceland and Norway
upon signing the «Agreement» on behalf of
the EC and its Member States

This Agreement will be applied on a provisional basis until its entry into force by the Member States in good faith and in accordance with the provisions of domestic law.

Artikkel 8

Midlertidig anvendelse

I påvente av at denne avtale trer i kraft i henhold til artikkel 9, skal partene i samsvar med sin nasjonale lovgivning være enige om å anvende denne tilleggsavtale midlertidig fra det som inntreffer sist av datoen for undertegning av denne tilleggsavtale og datoen for midlertidig anvendelse som angitt i avtalens artikkel 5.

Artikkel 9

Ikrafttredelse

Denne tilleggsavtale trer i kraft den datoen som inntreffer sist av enten (a) datoen én måned etter siste note i en diplomatisk noteveksling mellom partene der det bekreftes at alle prosedyrer som er nødvendig for at denne tilleggsavtale skal tre i kraft, er fullført, eller (b) datoen for ikrafttredelse eller midlertidig anvendelse av avtalen.

TIL VITNE OM DETTE har de undertegnede etter behørig fullmakt undertegnet denne tilleggsavtale.

UTFERDIGET i tre eksemplarer i den 2009 på engelsk.

Skriftlig erklæring
fra Formannskapet for overlevering
til De forente stater, Island og Norge
ved undertegnelsen av «Avtalen» på vegne av
Felleskapet og dets medlemsstater

Denne avtalen vil bli midlertidig anvendt av medlemsstatene i god tro (på heder og ære) og i samsvar med bestemmelsene i nasjonal lovgivning, frem til ikrafttredelsen.

