

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 3.5.2010
COM(2010)209 окончателен
Vol. I

2010/0113 (NLE)

Предложение за

Решение на Съвета и на представителите на правителствата на държавите-членки на Европейския съюз, заседаващи в Съвета,

относно подписването и временното прилагане на протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга страна

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИТУРКА 1

ПРОТОКОЛ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ВЪЗДУШЕН
ТРАНСПОРТ МЕЖДУ СЪЕДИНЕНИТЕ АМЕРИКАНСКИ ЩАТИ И
ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ И НЕЙНИТЕ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ, ПОДПИСАНО
НА 25 И 30 АПРИЛ 2007 г.

СЪЕДИНЕНИТЕ АМЕРИКАНСКИ ЩАТИ (наричани по-долу „Съединените щати“),

от една страна, и

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,
КРАЛСТВО ДАНИЯ,
ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,
РЕПУБЛИКА ЕСТОНИЯ,
ИРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,
КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,
ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА ИТАЛИЯ,
РЕПУБЛИКА КИПЪР,
РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,
РЕПУБЛИКА ЛИТВА,
ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,
РЕПУБЛИКА УНГАРИЯ,

МАЛТА,
КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,
РЕПУБЛИКА ПОЛША,
ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,
РУМЪНИЯ,
РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,
СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,
КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,
ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ,

които са страни по Договора за Европейския съюз и по Договора за функционирането на Европейския съюз и са държави-членки на Европейския съюз (наричани по-долу „държавите-членки“),

и ЕВРОПЕЙСКИЯТ СЪЮЗ,

от друга страна;

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да надграждат върху рамката, създадена от Споразумението за въздушен транспорт между Съединените американски щати и Европейската общност и нейните държави-членки, подписано на 25 и 30 април 2007 г. (наричано по-долу „Споразумението“), с цел предоставяне на достъп до пазари и увеличаване в максимална степен на ползите за потребители, авиокомпаниии, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан,

КАТО ИЗПЪЛНЯВАТ пълномощията си по силата на член 21 от Споразумението за договаряне във възможно най-кратък срок на споразумение на втори етап, с което по-бързо да се постигне целта,

КАТО ОТЧИТАТ, че Европейският съюз заменя Европейската общност и е неин правоприменник след влизането в сила на 1 декември 2009 г. на Договора от Лисабон за изменение на Договора за Европейския съюз и на Договора за създаване на Европейската общност, и че считано от посочената дата всички права и задължения на Европейската общност и всички препратки към нея в Споразумението, се прилагат за Европейския съюз,

Се споразумяха да направят следните изменения в Споразумението:

Член 1

Дефиниции

Член 1 от Споразумението се изменя по следния начин:

1. След параграф 2 се вмъква следното ново определение:

За „установяване на гражданството“ означава констатация, че въздушен превозвач, който предлага да извършва въздухоплавателни услуги по силата на настоящото споразумение, отговаря на изискванията по член 4 по отношение на собственост, ефективен контрол и основно място на дейност;

2. След параграф 3 се вмъква следното ново определение:

За „установяване на годността“ означава констатация, че въздушен превозвач, който предлага да предоставя въздухоплавателни услуги по силата на настоящото споразумение, има достатъчно добри финансови възможности и съответните управленчески знания и умения за извършване на такива услуги и има готовност да се съобразява със законовите и подзаконовите разпоредби, и с изискванията, които уреждат предоставянето на такива услуги;

Член 2

Взаимното признаване на регулаторни решения относно годността и гражданството на авиокомпаниите

След член 6 се вмъква следният нов член 6а:

ЧЛЕН 6а

Взаимното признаване на регулаторни решения относно годността и гражданството на авиокомпаниите

1. При получаване на заявка за експлоатационно разрешение по силата на член 4 от въздушен превозвач от едната страна, въздухоплавателните органи на другата страна признават решението за установяване на гражданство и/или на годност, взето от въздухоплавателните органи на първата страна по отношение на този въздушен превозвач като решение за установяване, прието от собствените ѝ въздухоплавателни органи и не търсят допълнителна информация по въпроса, с изключение на случаите, предвидени в буква а) по-долу:
 - а) ако след получаване на заявка за експлоатационно разрешение от въздушен превозвач или след предоставянето на такова разрешение, въздухоплавателните органи на получаващата страна имат особено основание да смятат, че въпреки взетото от въздухоплавателните органи на другата страна решение за установяване, условията на член 4 от настоящото споразумение за предоставянето на съответното разрешение или позволение не са изпълнени, те незабавно уведомяват тези органи и обосновават по същество своята загриженост. В такъв случай всяка страна може да поиска консултация, включително с представители на съответните въздухоплавателни органи и/или допълнителна, подходяща за случая информация, като искането на страната следва да бъде удовлетворено във възможно най-кратки срокове. Ако проблемът остане неразрешен всяка страна може да отнесе въпроса до Съвместния комитет,
 - б) настоящият член не се прилага по отношение на решения във връзка със сертификати или лицензи за безопасност, споразумения за сигурност или застраховки.

2. Всяка страна информира другата предварително, когато това е възможно, или в противен случай — във възможно най-кратки срокове, посредством Съвместния комитет, за всяка съществена промяна в критериите, които прилага при вземане на решенията, посочени в параграф 1 по-горе. Ако получаващата страна поиска консултация във връзка с дадена промяна, Съвместният комитет следва да я предостави в рамките на 30-дневен срок от искането, освен ако страните са договорили друго. Ако след консултациите получаващата страна смята, че преразгледаните критерии на другата страна не са достатъчно задоволителни за взаимното признаване на регулаторни решения получаващата страна може да информира другата страна за суспендирането на параграф 1. Суспендирането може да бъде отменено от получаващата страна по всяко време. Съвместният комитет се уведомява съответно.

Член 3

Околна среда

Член 15 от Споразумението се заличава изцяло и се заменя със следното:

ЧЛЕН 15

Околна среда

1. Страните отчитат значението на опазването на околната среда при разработването и прилагането на международната политика в областта на въздухоплаването, като съпоставят внимателно разходите за и ползите от прилагането на съответните мерки за опазване на околната среда при разработването на тази политика и, при необходимост, предлагат заедно ефективни глобални решения. Съответно страните възнамеряват да работят съвместно за ограничаване или намаляване по разумен от икономическа гледна точка начин на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда.

2. Когато една от страните разглежда предложение за мерки за опазване на околната среда на регионално, национално или местно равнище, тя следва да прецени евентуалното им неблагоприятно въздействие върху упражняването на правата, съдържащи се в настоящото споразумение и, ако такива мерки бъдат одобрени, тя следва да предприеме съответните стъпки за намаляване на това неблагоприятно въздействие. По молба на една от страните другата страна предоставя описание на оценката и на стъпките за намаляване на това въздействие.

3. При установяване на мерки за опазване на околната среда се следват авиационните стандарти за околната среда, приети от Международната организация за гражданска авиация в приложенията към конвенцията, с изключение на обявените различия. Страните прилагат всички мерки за опазване на околната среда, които оказват въздействие върху въздухоплавателните услуги по настоящото споразумение, в съответствие с член 2 и член 3, параграф 4 от настоящото споразумение.

4. Страните потвърждават ангажимента на държавите-членки и на Съединените щати да прилагат принципа на балансирания подход.

5. Следните разпоредби се прилагат при налагането на нови задължителни експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата с повече от 50 000 годишни полета на граждански дозвукови реактивни ВС:
 - а) отговорните органи на съответната страна създават условия за това мненията на заинтересованите страни да бъдат взети предвид в процеса на вземане на решение,

 - б) другата страна се уведомява за въвеждането на нови експлоатационни ограничения поне 150 дни преди влизането в сила на тези експлоатационни ограничения. По искане на другата страна ѝ се предоставя незабавно писмен доклад, в който се обясняват причините за въвеждането на експлоатационното ограничение, целта, свързана с околната среда по отношение на летището, и мерките, които се смята, че съответстват на целта. Докладът съдържа съответната оценка на евентуалните разходи и ползи от различните разглеждани мерки,

- в) експлоатационните ограничения са (i) недискриминационни, (ii) не по-ограничаващи отколкото е необходимо за постигане на целта, свързана с околната среда по отношение на определено летище, и (iii) непроизволни.
6. Страните поддържат и насърчават обмена на информация и редовния диалог между експертите, по-специално чрез съществуващите комуникационни канали, за задълбочаване на сътрудничеството, съобразно приложимите законови и подзаконови разпоредби, за оценка на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда и за намиране на решения за намаляване на отрицателните последици, в това число:
- а) изследователска и развойна дейност за разработване на авиационни технологии, съобразени с околната среда,
 - б) разширяване на научните познания относно последиците от емисиите от въздушния превоз, с цел осигуряване на по-добра информационна основа за вземането на политически решения,
 - в) нов подход при управлението на въздушния трафик с оглед на намаляването на въздействието на въздухоплаването върху околната среда,
 - г) изследователска и развойна дейност за разработване на устойчиви алтернативни горива за въздухоплаването, и
 - д) обмен на мнения по въпроси и решения на международни форуми, свързани с отражението на въздухоплаването върху околната среда , в това число координиране на позиции, при необходимост.
7. По искане на страните Съвместният комитет, с помощта на експерти, разработва препоръки по въпроси, свързани с евентуално припокриване на пазарни мерки и съгласуваността между тях, по

отношение на емисиите от въздухоплаването, прилагани от страните, за избягване на дублиране на мерки и разходи, и за намаляване доколкото е възможно на административната тежест за авиокомпаниите. Тези препоръки се прилагат след приемане или ратифициране на вътрешно равнище, каквото може да бъде изисквано от всяка страна.

8. Ако една от страните е убедена, че въпрос, свързан с опазването на околната среда при въздухоплаването, в това число предложени нови мерки, поражда загриженост относно прилагането или изпълнението на настоящото споразумение, тя може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет, както е предвидено в член 18, на което да се разгледа въпросът и да се подготвят подходящи действия в отговор на опасенията, за които се установи, че са основателни.

Член 4

Социално измерение

След член 17 се вмъква следният нов член 17а:

ЧЛЕН 17а

Социално измерение

1. Страните признават значението на социалното измерение на споразумението и ползите от придържането към високи стандарти в областта на работната сила на отворените пазари. Възможностите, които се разкриват със споразумението, не се предоставят с цел да се занижат стандартите в областта на работната сила или да се ограничат правата на трудещите се и принципите в областта на работната сила в съответните законодателства на страните.
2. Принципите, залегнали в параграф 1, са водещи за страните при прилагането на споразумението, както и за редовното разглеждане от

страна на Съвместния комитет, в съответствие с член 18, на социалните последици от споразумението и за подготвянето на съответните отговори на опасенията, за които се установи, че са основателни.

Член 5

Съвместният комитет

Параграфи 3, 4 и 5 от член 18 от Споразумението се заличават изцяло и се заменят със следното:

3. Съвместният комитет преглежда при необходимост общото изпълнение на споразумението, включително влиянието, оказвано от ограниченията на авиационната инфраструктура върху упражняването на правата, предвидени в член 3, влиянието на мерките за сигурност, предприети по силата на член 9, влиянието върху условията за конкуренция, включително в областта на компютърните системи за резервация, както и всички социални последици от изпълнението на споразумението. Освен това Съвместният комитет разглежда постоянно отделни въпроси или предложения, които според страните оказват влияние или могат да окажат влияние върху операциите по споразумението, като например противоречиви регулаторни изисквания.
4. Съвместният комитет развива също така сътрудничество чрез:
 - а) обсъждане на областите, които евентуално биха могли да бъдат включени по-нататък в споразумението, включително на препоръките за изменения в споразумението,
 - б) обсъждане на социалните последици от споразумението във връзка с начина му на прилагане и разработване на подходящи действия в отговор на опасения, за които бъде установено, че са основателни,

- в) поддържане на списък от въпроси, свързани с държавните субсидии или подпомагане, повдигнати от страните пред Съвместния комитет,
- г) вземане на решения чрез консенсус по всички въпроси, свързани с прилагането на член 11, параграф 6,
- д) подготвяне по искане на страните на споразумения за взаимно признаване на регулаторните решения,
- е) насърчаване на сътрудничеството между съответните органи на страните в усилията им за развитие на техните системи за управление на въздушния трафик с оглед на оптимизирането на оперативната им съвместимост и съответствие, намаляване на разходите и повишаване на тяхната безопасност, капацитет и характеристики във връзка с опазването на околната среда,
- ж) насърчаване на изготвянето на предложения за съвместни проекти и инициативи в областта на авиационната сигурност, включително с трети държави,
- з) насърчаване на постоянно тясно сътрудничество между съответните органи за авиационна сигурност на страните, в това число инициативи за разработване на процедури за сигурност, при които се улеснява обслужването на пътници и товари, като се запазва нивото на сигурност,
- и) разглеждане на въпроса дали съответните законови и подзаконови актове, и практиките на страните в областите, попадащи в обхвата на приложение 9 към Конвенцията („Улеснение“) могат да окажат влияние върху упражняването на правата по настоящото споразумение,
- й) насърчаване на размяната на експертни мнения по нови законодателни или регулаторни инициативи и разработки, включително в областта на сигурността, безопасността, опазването на околната среда, авиационната инфраструктура (включително слотове) и защитата на потребителите,

- к) насърчаване на провеждането на консултации, когато е уместно, по въпроси на въздушния превоз, разглеждани в рамките на международните организации и по въпроси, свързани с отношенията с трети държави, включително разглеждане на възможността за възприемане на общ подход, и
 - л) вземане с консенсус на решенията, към които се отнасят член 1, параграф 3 от приложение 4 и член 2, параграф 3 от приложение 4.
5. Страните споделят целта за извличане на максимални ползи за потребители, авиокомпаниии, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан чрез разширяване на обхвата на настоящото споразумение, така че да бъдат включени и трети държави. За тази цел Съвместният комитет разглежда при необходимост условията и процедурите, включително всички необходими изменения на настоящото споразумение, които се изискват за присъединяването на други трети държави към него.

Член 6

По-нататъшно разширяване на възможностите

Член 21 се заличава изцяло и се заменя със следното:

ЧЛЕН 21

По-нататъшно разширяване на възможностите

1. Страните споделят целта да продължават да работят за отстраняване на пречките пред достъпа до пазара за извличане на максимални ползи за потребители, авиокомпаниии, работна сила и общности от двете страни на Атлантическия океан, като при това улесняват

достъпа на своите авиолинии до глобалните капиталови пазари, за да отразят по-удачно реалностите на световната авиационна промишленост, както и да укрепват трансатлантическата система на въздухоплаване и да създадат подходяща рамка като стимул за други държави да отворят собствените си пазари на въздухоплавателни услуги.

2. В съответствие със споделяната от страните цел от параграф 1 и в изпълнение на отговорностите си по член 18 за наблюдаване на изпълнението на настоящото споразумение, Съвместният комитет разглежда веднъж годишно промяната в ситуацията, включително що се отнася до законодателните изменения, посочени в настоящия член. Съвместният комитет разработва процес на сътрудничество в това отношение, като прави също така съответни препоръки на страните. Европейският съюз и неговите държави-членки позволяват мажоритарна собственост и ефективен контрол на техни авиокомпани от страна на Съединените щати или граждани на държавата на взаимна основа и при потвърждение от страна на Съвместния комитет, че законовите и подзаконовите разпоредби на Съединените щати позволяват мажоритарна собственост и ефективен контрол на техни авиокомпани от страна на държавите-членки или техни граждани.
3. При писмено потвърждение от страна на Съвместния комитет, в съответствие с член 18, параграф 6, че законовите и подзаконовите разпоредби на всяка от страните позволяват мажоритарна собственост и ефективен контрол на нейни авиокомпани от другата страна или (от) нейни граждани:
 - а) раздел 3 от приложение 1 към споразумението прекратява действието си,
 - б) авиокомпаниите на Съединените щати имат право да предоставят редовни пътнически комбинирани услуги между пунктове в Европейския съюз и неговите държави-членки и пет държави, без да обслужват пункт на територията на Съединените щати. Тези държави се определят от Съвместния комитет в рамките на една година от датата на подписване на настоящия протокол. Съвместният комитет може да внесе изменение в списъка или да увеличи броя на тези държави, и

- в) текстът на член 2 от приложение 4 към споразумението („Собственост и контрол върху авиокомпаниите на трети страни“) прекратява действието си и текстът на приложение 6 към споразумението влиза в сила на негово място по отношение на авиокомпаниите от трети държави, притежавани и контролирани от Съединените щати или от граждани на държавата.
4. При писмено потвърждение от страна на Съвместния комитет, в съответствие с член 18, параграф 6, че съгласно законовите и подзаконовите разпоредби на Европейския съюз и на неговите държави-членки при налагането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата с повече от 50 000 годишни полета на граждански дозвукови реактивни ВС, Европейската комисия е оправомощена да направи преглед на процеса преди налагането на такива мерки и ако не се е уверила, че са следвани съответните процедури в съответствие с приложимите задължения, да предприеме преди налагането им съответното правно действие относно въпросните мерки:
- а) авиокомпаниите на Европейския съюз имат право да предоставят редовни пътнически комбинирани услуги между пунктове в Съединените щати и пет допълнителни държави, без да обслужват пункт на територията на Европейския съюз и неговите държави-членки. Тези държави се определят от Съвместния комитет в рамките на една година от датата на подписване на настоящия протокол. Съвместният комитет може да внесе изменение в списъка, или да увеличи броя на тези държави, и
- б) текстът на член 2 от приложение 4 към споразумението („Собственост и контрол върху авиокомпаниите на трети страни“) прекратява действието си и текстът на приложение 6 към споразумението влиза в сила на негово място по отношение на авиокомпаниите от трети държави, притежавани и контролирани от държавите-членки или техни граждани.
5. След писмено потвърждение от страна на Съвместния комитет, че дадена страна отговаря на условията от параграфи 3 и 4, които се прилагат за нея, страната може да поиска консултации на високо равнище по отношение на прилагането на настоящия член. Тези консултации започват в рамките на 60-дневен срок от датата на подаване на искането, освен ако между страните е договорено друго. Страните правят всичко възможно за разрешаване на въпросите, по които е искана консултация. Ако страната, поискала провеждане на консултации, остане неудовлетворена от резултатите от

консултациите, тя може да отправи писмено предизвестие по дипломатически път за решението си да не допусне авиокомпаниите на другата страна да експлоатират допълнителни честоти или да получат достъп до нови пазари по силата на настоящото споразумение. Въпросното решение влиза в сила 60 дни след датата на предизвестията. В рамките на този период другата страна може да реши да не допуска авиокомпаниите на първата страна да експлоатират допълнителни честоти или да получават достъп до нови пазари по силата на споразумението. Решението влиза в сила в същия ден, в който влиза в сила решението на първата страна. Действието на всяко такова решение на една от страните може да бъде прекратено по взаимно споразумение на страните, което се потвърждава в писмена форма от Съвместния комитет.

Член 7

Превоз, заплащан от правителството на Съединените щати

Приложение 3 от Споразумението се заличава изцяло и се заменя със следното:

Приложение 3

Относно

превоз, заплащан от правителството на Съединените щати

Авиокомпаниите на Общността имат правото да превозват пътници и товари чрез редовни и чартърни полети, във връзка с които граждански департамент, агенция или учреждение на правителството на САЩ:

1. получава транспортната услуга за себе си или по линия на договор, при който плащането се извършва от правителството или чрез суми, предоставени за ползване от правителството, или

2. осигурява превоза до или за чужда държава или международна или друга организация без възнаграждение,

и този превоз е:

а) между който и да е пункт в Съединените щати и който и да е пункт извън Съединените щати, дотолкова доколкото този превоз е разрешен по силата на член 3, параграф 1, буква в), с изключение — по отношение на пътници, които имат право да ползват тарифа на базата на договор за обслужване на двойки градове — между пунктове, за които е в сила тарифа на базата на договор за обслужване на двойки градове, или

б) между всеки два пункта извън Съединените щати.

Настоящото приложение не се прилага към превоз, получен или финансиран от държавния секретар по отбраната или секретаря на военен департамент.

Член 8

Приложения

Текстът на притурката към настоящия протокол се прилага към Споразумението като приложение 6.

Член 9

Временно прилагане

1. В очакване на влизането в сила на настоящия протокол страните приемат да го прилагат временно, доколкото това е допустимо от приложимите вътрешни законодателства, от датата на подписването му.

2. Всяка страна може по всяко време да отправи писмено предизвестие до другата страна по дипломатически път за решението си да прекрати прилагането на настоящия протокол. В такъв случай прилагането на настоящия протокол се прекратява в полунощ по GMT в края на трафик сезона на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), който е актуален една година след датата на писменото предизвестие за прекратяване, освен ако предизвестие за прекратяване бъде оттеглено със споразумение между страните преди изтичането на този срок. В случай че бъде прекратено временното прилагане на споразумението в съответствие с член 25, параграф 2 от него, временното прилагане на настоящия протокол се прекратява едновременно.

Член 10

Влизане в сила

Настоящият протокол влиза в сила не по-късно от:

1. датата на влизане в сила на споразумението и
2. един месец след датата на последната нота при размяната на дипломатически ноти между страните, потвърждаващи, че всички необходими процедури за влизане в сила на настоящия протокол са изпълнени.

За целите на тази размяна, дипломатически ноти до или от Европейския съюз и неговите държави-членки, се връчват в зависимост от случая на Европейския съюз или от него. Дипломатическата нота или ноти от Европейския съюз и неговите държави-членки съдържа/т съобщение от всяка държава-членка, с което се потвърждава, че нейните вътрешни процедури, които е необходимо да бъдат следвани за да влезе в сила протоколът, са били изпълнени.

В ДОКАЗАТЕЛСТВО ЗА КОЕТО долуподписаните, надлежно упълномощени, полагат подписите си под настоящото споразумение.

СЪСТАВЕНО в [...] на [...] година.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Собственост и контрол върху авиокомпаниите на трети държави

1. Нито една от страните не упражнява права, с които разполага по линия на договорености за въздухоплавателни услуги с трета държава, да отказва, отменя, прекратява или ограничава разрешителни на авиокомпаниите на съответната трета държава на основание, че значителна част от собствеността върху тази авиокомпания е притежание на другата страна, нейни граждани, или и двете.

2. Съединените щати не упражняват права, с които разполагат по линия на договорености за въздушни услуги, да отказват, отменят, прекратяват или ограничават разрешителни на авиокомпанията на Княжество Лихтенщайн, Конфедерация Швейцария, членка на ЕСАА към датата на подписване на настоящото споразумение, или на която и да е страна в Африка, която прилага споразумение за въздухоплавателни услуги от типа „Открито небе“ със Съединените щати към датата на подписване на настоящото споразумение, на основание, че авиокомпанията е под ефективния контрол на държава-членка или държави-членки, граждани на такава държава или държави, или и двете.

3. Нито една от страните не упражнява права, с които разполага по линия на договорености за въздухоплавателни услуги с трета държава, да отказва, отменя, прекратява или ограничава разрешителни на авиокомпаниите на тази трета държава на основание(то), че авиокомпанията е под ефективния контрол на другата страна, на нейни граждани, или и двете, при условие че въпросната трета държава поддържа сътрудничество в областта на въздухоплавателните услуги с двете страни.

4. Съвместният комитет поддържа списък на третите държави, за които и двете страни считат, че са установили сътрудничество в областта на въздухоплавателните услуги.

Съвместна декларация

Представителите на Съединените щати и на Европейския съюз и неговите държави-членки потвърждават, че автентичността на Протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Съединените щати и Европейския съюз и неговите държави-членки, парафиран в Брюксел на 25 март 2007 г. предстои да бъде удостоверена на другите езици, както е предвидено с размяната на писма, преди подписването на Протокола или с решение на Съвместния комитет, след подписването на Протокола.

Съвместната декларация представлява неразделна част от Протокола.

За Съединените щати:

За Европейския съюз и неговите държави-членки:

John Byerly (*подпис*)

Daniel Calleja (*подпис*)

25 март 2010 г.