



dorind să acorde posibilitatea companiilor de transport aerian de a oferi pasagerilor opțiuni pentru servicii variate la cele mai mici prețuri, care nu sunt discriminatorii și care nu fac abuz de poziția dominantă pe care se află, și dorind să încurajeze companii de transport aerian individuale să dezvolte și să introducă noi prețuri competitive,

dorind să asigure cel mai înalt grad de siguranță și securitate în transporturile aeriene internaționale și reafirmându-și îngrijorarea profundă cu privire la actele sau amenințările la adresa securității aeronavelor, care pun în primejdie siguranța persoanelor sau a bunurilor acestora, care influențează în sens negativ funcționarea transporturilor aeriene și subminează încrederea publicului în siguranța aviației civile, și

fiind părți ale Convenției privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, au convenit cele ce urmează:

#### ARTICOLUL 1

##### Definiții

În sensul prevederilor prezentului acord, dacă nu se specifică altfel, termenii:

1. *autorități aeronautice* înseamnă, în cazul României, Ministerul Transporturilor sau succesorul acestuia, iar în cazul Statelor Unite ale Americii, Departamentul Transporturilor sau succesorul său;

2. *acord* înseamnă prezentul acord, anexele la acesta și orice amendamente la acesta;

3. *transporturi aeriene* înseamnă transportul public cu aeronava al pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei, separat sau combinat, contra plată sau prin contract;

4. *convenție* înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, și include:

a) orice amendament care a intrat în vigoare în baza art. 94 a) din convenție și care a fost ratificat de ambele părți; și

b) orice anexă sau orice amendament la aceasta, adoptate în baza art. 90 din convenție, în măsura în care o astfel de anexă sau amendament este în vigoare în momentul respectiv pentru ambele părți;

5. *companie de transport aerian desemnată* înseamnă o companie de transport aerian desemnată și autorizată în conformitate cu art. 3 din prezentul acord;

6. *cost total* înseamnă costul serviciului furnizat plus o taxă rezonabilă pentru cheltuieli administrative;

7. *transport aerian internațional* înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian al mai multor state;

8. *preț* înseamnă orice preț, tarif sau taxă pentru transportul pasagerilor (și al bagajelor lor) și/sau al mărfii (exclusiv poșta) pe calea aerului, perceput de către companiile de transport aerian, inclusiv de către agenții acestora, precum și condițiile care reglementează folosirea unui astfel de preț, tarif sau taxă;

9. *escală necomercială* înseamnă o aterizare pentru orice alt scop decât acela de a îmbarca sau debarca pasageri, bagaje, marfă și/sau poșta în transportul aerian;

10. pentru România *teritoriu* înseamnă zonele terestre aflate sub suveranitatea, jurisdicția și protecția sa și apele teritoriale adiacente acestora. Pentru Statele Unite ale Americii *teritoriu* înseamnă zonele terestre aflate sub suveranitatea, jurisdicția, protecția sau tutela lor, precum și apele teritoriale adiacente acestora;

11. *tariful pentru utilizare* înseamnă tariful perceput companiilor de transport aerian pentru folosirea facilităților sau serviciilor aeroportuare, de navigație aeriană sau de securitate aeronautică, inclusiv serviciile și facilitățile aferente.

#### ARTICOLUL 2

##### Acordarea drepturilor de trafic

1. Pentru efectuarea de transporturi aeriene internaționale de către companiile de transport aerian ale celeilalte părți, fiecare parte acordă celeilalte părți următoarele drepturi:

a) dreptul de a survola teritoriul său fără aterizare;

b) dreptul de a face escale necomerciale pe teritoriul său; și

c) acele drepturi specificate în alt mod în prezentul acord.

2. Nici o prevedere a acestui articol nu va fi interpretată în sensul de a conferi companiei sau companiilor de transport aerian ale unei părți dreptul de a îmbarca pe teritoriul celeilalte părți pasageri, bagajele lor, marfă sau poșta, transportate contra plată și având ca destinație un alt punct pe teritoriul celeilalte părți.

#### ARTICOLUL 3

##### Desemnarea și autorizarea

1. Fiecare parte va avea dreptul să desemneze oricâte companii de transport aerian dorește pentru a efectua transporturi aeriene internaționale în conformitate cu prezentul acord și să retragă sau să modifice aceste desemnări. Aceste desemnări vor fi transmise celeilalte părți în scris, pe canale diplomatice, și vor preciza dacă compania de transport aerian este autorizată să efectueze tipul de transport aerian specificat în anexa nr. I sau II ori în ambele.

2. La primirea unei astfel de desemnări și a cererilor de la compania de transport aerian desemnată, în forma și în maniera prescrise pentru autorizațiile de operare și autorizările tehnice, cealaltă parte va acorda autorizările corespunzătoare în cel mai scurt timp, cu condiția ca:

a) cota-parte substanțială și controlul efectiv al companiei de transport aerian să aparțină părții care a desemnat compania de transport aerian, cetățenilor acelei părți sau ambilor;

b) compania de transport aerian desemnată să fie calificată să îndeplinească condițiile prescrise de legile și de reglementările care se aplică în mod obișnuit efectuării transporturilor aeriene internaționale de către partea care analizează cererea sau cererile; și

c) partea care desemnează compania de transport aerian să mențină și să administreze standardele prevăzute la art. 6 (Siguranța) și la art. 7 (Securitatea aeronautică).

#### ARTICOLUL 4

##### Revocarea autorizației

1. Oricare parte poate revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau autorizările tehnice ale unei companii de transport aerian, desemnată de către cealaltă parte, dacă:

a) cota-parte substanțială și controlul efectiv al companiei de transport aerian nu sunt deținute de către cealaltă parte, de către cetățenii acelei părți sau de către ambii;

b) compania de transport aerian nu reușește să se conformeze legilor și reglementărilor la care se face referire în art. 5 (Aplicarea legilor); sau

c) cealaltă parte nu menține și nu aplică standardele, astfel cum sunt prevăzute la art. 6 (Siguranța).

2. În afara cazului în care o acțiune imediată este esențială pentru a preveni viitoare abateri de la subparagrafele 1b) sau 1c) ale prezentului articol, drepturile stabilite de către prezentul articol vor fi exercitate doar după consultări cu cealaltă parte.

3. Prezentul articol nu limitează drepturile nici uneia dintre cele două părți de a refuza, revoca, limita sau impune condiții în ceea ce privește autorizația de operare sau autorizarea tehnică a unei companii de transport aerian sau a unor companii de transport aerian ale celeilalte părți, în conformitate cu prevederile art. 7 (Securitatea aeronautică).

#### ARTICOLUL 5

##### Aplicarea legilor

1. La intrarea pe teritoriul unei părți, în timpul staționării sau la părăsirea teritoriului respectiv, companiile de transport aerian ale celeilalte părți se vor conforma legilor și reglementărilor părții respective, referitoare la exploatarea și navigația aeronavelor.

2. La intrarea pe teritoriul unei părți, în timpul staționării sau la părăsirea teritoriului respectiv, legile și reglementările părții respective, referitoare la admiterea pe sau la plecarea de pe teritoriul acesteia a pasagerilor, a echipajului sau a mărfii cu aeronava

(inclusiv reglementările referitoare la intrarea, autorizația de plecare, securitatea aeronautică, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, reglementările poștale) vor fi respectate de către sau în numele pasagerilor, echipajului sau în legătură cu marfa transportată de companiile de transport aerian ale celeilalte părți.

## ARTICOLUL 6

### Siguranța

1. Fiecare parte va recunoaște ca valabile, în scopul efectuării transporturilor aeriene prevăzute în prezentul acord, certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele emise sau validate de către cealaltă parte și care sunt încă în vigoare, cu condiția ca cerințele pentru astfel de certificate sau licențe să fie cel puțin egale cu standardele minime care pot fi stabilite în conformitate cu convenția. Totuși fiecare parte poate refuza să recunoască ca valabile, pentru survolarea propriului său teritoriu, certificatele de competență și licențele acordate sau validate pentru cetățenii săi de către cealaltă parte.

2. Fiecare dintre cele două părți poate să ceară consultări cu privire la standardele de siguranță menționate de către cealaltă parte, referitoare la facilitățile aeronautice, echipajele aeronavelor, aeronave și funcționarea companiilor de transport aerian desemnate. Dacă în urma unor astfel de consultări o parte constată că cealaltă parte nu menține efectiv și nu administrează standardele și cerințele privind securitatea în aceste domenii, astfel încât să fie cel puțin egale cu standardele minime care pot fi stabilite în conformitate cu convenția, cealaltă parte va fi notificată asupra unor astfel de constatări și asupra măsurilor considerate necesare pentru a se conforma acestor standarde minime și cealaltă parte va lua măsurile corespunzătoare de corectare. Fiecare parte își rezervă dreptul de a refuza, a revoca sau de a limita autorizația de operare sau autorizarea tehnică unei companii de transport aerian sau unor companii de transport aerian desemnate de către cealaltă parte în situația în care cealaltă parte nu întreprinde acțiunea corectivă corespunzătoare în decursul unei perioade rezonabile.

## ARTICOLUL 7

### Securitatea aeronautică

1. În conformitate cu drepturile și obligațiile lor, menționate în dreptul internațional, părțile reafirmă că obligația lor reciprocă de a asigura securitatea aviației civile împotriva actelor ilicite constituie o parte integrantă a prezentului acord. Fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor lor în conformitate cu dreptul internațional, părțile vor acționa în special în conformitate cu prevederile Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963, Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, și ale Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile, încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971, și, atunci când este în vigoare pentru ambele părți, ale Protocolului pentru reprimarea actelor ilicite de violență pe aeroporturile care deservesc aviația civilă internațională, încheiat la Montreal la 24 februarie 1988.

2. Părțile își vor acorda reciproc, la cerere, asistența maximă necesară pentru a preveni actele de capturare ilicită a aeronavelor civile și alte acte ilicite îndreptate împotriva siguranței unor astfel de aeronave, a pasagerilor și a echipajelor lor, precum și a aeroporturilor și a facilităților de navigație aeriană și vor acorda atenția cuvenită oricărei alte amenințări la adresa securității navigației aeriene civile.

3. Părțile vor acționa în relațiile lor reciproce în conformitate cu standardele privind securitatea aeronautică și cu practicile adecvate recomandate, stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca anexe la convenție; acestea vor cere ca operatorii aeronavelor înregistrate în țara respectivă, operatorii aeronavelor care au sediul principal al companiei sau reședința permanentă pe teritoriul lor și operatorii aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze în conformitate cu aceste prevederi privind securitatea aeronautică.

4. Fiecare parte este de acord să respecte prevederile privind securitatea, cerute de către cealaltă parte pentru intrarea pe teritoriu, părăsirea teritoriului și în timpul staționării pe teritoriul celeilalte părți, și să ia măsuri adecvate pentru a proteja aeronavele și a controla pasagerii, echipajul, bagajele de cală și de mână ale acestora, precum și marfa și proviziile de bord, înaintea și în timpul îmbarcării sau încărcării. De asemenea, fiecare parte va acorda atenția cuvenită oricărei cereri a celeilalte părți privind măsuri speciale de securitate pentru a face față unei amenințări anume.

5. Atunci când survine un incident sau amenințarea cu un incident de capturare ilicită a unei aeronave sau alte acte ilicite împotriva siguranței pasagerilor, a echipajelor, a aeronavelor, a aeroporturilor sau a facilităților de navigație aeriană, părțile își vor acorda reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri specifice cu intenția de a pune capăt rapid și fără urmări nedorite unui astfel de incident sau unei astfel de amenințări.

6. Când o parte are motive plauzibile să creadă că cealaltă parte s-a abătut de la prevederile prezentului articol cu privire la securitatea aeronautică, autoritățile aeronautice ale acelei părți pot cere consultări imediate cu autoritățile aeronautice ale celeilalte părți. Dacă cele două părți nu reușesc să ajungă la o înțelegere satisfăcătoare în decurs de 15 zile de la data unei astfel de cereri, acest fapt va constitui motiv de a refuza, de a revoca, de a limita sau de a impune condiții autorizăției de operare și autorizărilor tehnice ale uneia sau mai multor companii de transport aerian ale acelei părți. În caz de urgență, o parte poate lua o măsură provizorie înainte de expirarea termenului de 15 zile.

## ARTICOLUL 8

### Posibilități oferite pentru desfășurarea activității comerciale

1. Companiile de transport aerian ale fiecărei părți vor avea dreptul să stabilească și să mențină birouri sau agenții pe teritoriul celeilalte părți pentru promovarea și vânzarea serviciilor de transport aerian.

2. Companiile de transport aerian desemnate de fiecare parte vor avea dreptul, în conformitate cu legile și cu reglementările celeilalte părți cu privire la intrarea, șederea și angajarea pe teritoriul său, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte părți personal de conducere, de vânzări, tehnic, operațional și alt personal specializat, necesar pentru efectuarea transportului aerian. Fiecare parte va acorda, în conformitate cu legile și cu reglementările sale, autorizațiile de angajare necesare, vize sau alte documente similare necesare acestui tip de personal.

3. Fiecare companie de transport aerian desemnată va avea dreptul să efectueze propriul său handling la sol pe teritoriul celeilalte părți (handling propriu) sau, dacă dorește, să aleagă dintre agenții dispuși să efectueze serviciile respective în totalitate sau parțial. Drepturile vor fi supuse doar unor restricții fizice rezultate din considerente de siguranță a aeroportului. Acolo unde astfel de motive exclud handlingul propriu, serviciile la sol vor fi disponibile pe baze egale pentru toate companiile de transport aerian; tarifele se vor baza pe costurile serviciilor furnizate, iar astfel de servicii vor fi comparabile cu tipul și cu calitatea serviciilor, ca și cum handlingul propriu ar fi fost posibil.

4. Orice companie de transport aerian desemnată de fiecare parte poate să se angajeze în vânzarea serviciilor de transport aerian și va avea dreptul să facă publicitate și să încurajeze vânzarea unor astfel de servicii pe teritoriul celeilalte părți direct prin agențiile proprii și, dacă compania dorește, prin agenții săi de vânzări și/sau de călătorie, cu excepția cazului în care pot fi specificații exprese în reglementările privind zborurile charter ale țării în care charterul își are originea și care au legătură cu protejarea fondurilor pasagerilor și cu drepturile de rambursare în cazul anulării călătoriilor. Fiecare companie de transport aerian va avea dreptul să vândă astfel de servicii de transport și orice persoană va fi liberă să cumpere astfel de servicii de transport, în moneda aceluia stat sau în monedă liber convertibilă.

5. Fiecare companie de transport aerian va avea dreptul să convertească și să transfere în țara sa, la cerere, excedentul dintre veniturile locale și sumele plătite pe plan local. Conversia și transferul vor fi permise prompt, fără restricții și fără percepere de



impozite, și se vor face la cursul de schimb cel mai bun în vigoare la data la care are loc conversia.

6. Companiilor de transport aerian ale fiecărei părți li se va permite, pe teritoriul celeilalte părți, să plătească în moneda locală pentru cheltuielile locale, inclusiv pentru cumpărarea de combustibil. Dacă doresc, companiile de transport aerian ale fiecărei părți pot să plătească pentru astfel de cheltuieli pe teritoriul celeilalte părți în monede liber convertibile, în conformitate cu reglementările valutare locale.

7. În conformitate cu prevederile anexei nr. IV, în efectuarea sau oferirea serviciilor autorizate pe rutele specificate, orice companie de transport aerian desemnată a unei părți poate să fie parte la înțelegeri de cooperare în marketing cum ar fi „blocked-space“, „code-sharing“ sau operațiuni de închiriere, cu:

a) o companie de transport aerian sau companii de transport aerian ale oricăreia dintre părți; și

b) o companie de transport aerian sau companii de transport aerian ale unei terțe țări, cu condiția ca această terță țară să autorizeze sau să permită înțelegeri asemănătoare între companiile de transport aerian ale celeilalte părți și alte companii de transport aerian folosind servicii către, dinspre și prin această terță țară,

cu condiția ca toate companiile de transport aerian în astfel de înțelegeri:

1) să aibă autoritatea corespunzătoare; și

2) să îndeplinească cerințele aplicate în mod normal unor astfel de înțelegeri.

8. În ciuda oricărei alte prevederi a prezentului acord, companiile de transport aerian și furnizorii indirecti de transport de mărfuri ai ambelor părți vor avea permisiunea să folosească fără restricție, în legătură cu transportul aerian internațional, orice transport la sol pentru mărfuri către sau dinspre orice punct de pe teritoriile părților sau într-o terță țară, inclusiv transportul către sau dinspre toate aeroporturile prevăzute cu vamă și, inclusiv, unde este posibil, dreptul de a transporta marfa în antrepozit în conformitate cu legile și reglementările aplicabile. Astfel de mărfuri, fie că sunt transportate la sol, fie pe calea aerului, vor avea acces la formalitățile și facilitățile vamale aeroportuare. Companiile de transport aerian pot opta pentru propriile transporturi la sol sau pentru a furniza aceste servicii prin înțelegeri cu alte firme de transport la sol, inclusiv transportul la sol efectuat de alte companii de transport aerian și de alți furnizori indirecti de transport aerian de marfă. Astfel de servicii intermodale pentru mărfuri pot fi oferite la un preț unic care să includă atât transportul aerian, cât și cel de la sol, cu condiția ca companiilor de transport să nu li se prezinte date eronate privind un astfel de transport.

#### ARTICOLUL 9

##### Taxe vamale și tarife

1. La sosirea pe teritoriul unei părți aeronava folosită pentru transportul aerian internațional de către companiile de transport aerian desemnate ale celeilalte părți, echipamentul lor obișnuit, echipamentul lor de sol, combustibilii, lubrifianții, materialele tehnice consumabile, piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile de bord (care includ, dar nu se limitează numai la astfel de articole, ca: mâncare, băuturi răcoritoare și alcoolice, tutun și alte produse, în cantități limitate, destinate vânzării sau folosirii de către pasageri în timpul zborului) și alte articole destinate sau folosite numai în legătură cu exploatarea sau funcționarea aeronavei angajate în transport aerian internațional vor fi scutite, pe bază de reciprocitate, de la toate restricțiile privind importul, taxele pe proprietate, impozitele pe capital, taxele vamale, accizele și alte asemenea taxe care: (1) sunt impuse de autoritățile naționale și (2) nu se bazează pe costul serviciilor furnizate, cu condiția ca aceste echipamente și provizii să rămână la bordul aeronavei.

2. De asemenea, vor fi scutite, pe bază de reciprocitate, de taxe, impozite, impuneri, taxe de import-export și de alte taxe la care se face referire în paragraful 1 al prezentului articol, cu excepția taxelor bazate pe costul serviciului furnizat:

a) proviziile aeronavei, introduse sau furnizate pe teritoriul unei părți și luate la bord, în limite rezonabile, pentru utilizare în afara granițelor, de aeronava unei companii de transport aerian a celeilalte părți, angajată în transport aerian internațional, chiar și atunci

când aceste provizii urmează să fie folosite pe un segment al călătoriei efectuate deasupra teritoriului părții în care acestea au fost luate la bord;

b) echipamentul de sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele), introduse pe teritoriul unei părți pentru funcționarea, întreținerea sau repararea unei aeronave a unei companii de transport aerian a celeilalte părți, folosite în transportul aerian internațional;

c) combustibilul, lubrifianții și materialele tehnice consumabile, introduse sau furnizate pe teritoriul unei părți pentru a fi folosite de aeronava unei companii de transport aerian a celeilalte părți, angajată în transport aerian internațional, chiar dacă aceste provizii urmează a fi folosite pe un segment al călătoriei efectuate deasupra teritoriului părții în care acestea au fost luate la bord; și

d) materialele promoționale și de reclamă, introduse sau furnizate pe teritoriul unei părți și luate la bord în limite rezonabile pentru a fi folosite în afara granițelor de aeronava unei companii de transport aerian a celeilalte părți, angajată în transport aerian internațional, chiar în cazul în care aceste provizii urmează a fi folosite pe un segment al călătoriei efectuate deasupra teritoriului părții în care acestea au fost luate la bord.

3. Se poate cere ca echipamentele și materialele consumabile la care se face referire în paragrafele 1 și 2 ale prezentului articol să fie ținute sub supravegherea sau controlul autorităților competente.

4. Scutirile la care se face referire în prezentul articol vor fi valabile și în cazul în care companiile de transport aerian ale unei părți au contract cu o altă companie de transport aerian care beneficiază, la rândul său, de astfel de scutiri acordate de cealaltă parte pentru împrumutul sau transferul pe teritoriul celeilalte părți al articolelor specificate în paragrafele 1 și 2 ale prezentului articol.

#### ARTICOLUL 10

##### Tarifele pentru utilizare

1. Tarifele pentru utilizare care pot fi impuse de către autoritățile sau organele competente ale fiecărei părți companiilor de transport aerian ale celeilalte părți vor fi corecte, rezonabile, echitabil repartizate între categoriile de utilizatori și vor fi nediscriminatorii. În orice caz orice astfel de tarife pentru utilizare vor fi calculate pentru companiile de transport aerian ale celeilalte părți în condiții nu mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții aplicabile oricărei alte companii de transport aerian la momentul în care acestea au fost calculate.

2. Tarifele pentru utilizare impuse companiilor de transport aerian ale celeilalte părți pot reflecta, dar nu vor depăși costul total suportat de autorități sau de organele competente pentru furnizarea facilităților și serviciilor aeroportuare adecvate, de mediu înconjurător, de navigație aeriană și de securitate aeronautică, pe aeroport sau în cadrul sistemului integrat de aeroporturi. Acest cost total poate include o rată rezonabilă de rentabilitate a activelor după amortizare. Facilitățile și serviciile pentru care se stabilesc tarife vor fi furnizate pe baze eficiente și economice.

3. Fiecare parte va încuraja consultări între autoritățile sau organele competente de pe teritoriul său și companiile de transport aerian care folosesc serviciile și facilitățile și va încuraja schimbul de informații necesare între autoritățile sau organele competente și companiile de transport aerian, pentru a se putea analiza corect dacă tarifele sunt rezonabile în conformitate cu principiile paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol. Fiecare parte va încuraja autoritățile competente să notifice, într-o perioadă rezonabilă, pe utilizatori asupra oricărei propuneri de modificare a tarifelor pentru utilizare, pentru a permite acestora să își exprime punctul de vedere înainte ca schimbările să se producă.

4. În cadrul procedurilor de soluționare a diferendelor, conform art. 14, nici o parte nu va fi considerată că a încălcat vreuna dintre prevederile prezentului articol, în afară de cazul în care: (i) într-un interval rezonabil nu reușește să efectueze o analiză a tarifului sau a procedurii care constituie obiectul reclamației celeilalte părți; sau (ii) în urma unei astfel de analize nu reușește să ia toate măsurile ce țin de competența sa pentru a remedia orice tarif sau procedură care este în contradicție cu prevederile prezentului articol.

## ARTICOLUL 11

**Concurență loială**

1. Fiecare parte va acorda șanse echitabile și egale companiilor de transport aerian desemnate ale ambelor părți pentru a participa în condiții de concurență loială la oferirea de servicii de transport aerian internațional în conformitate cu prezentul acord.

2. Fiecare parte va permite fiecărei companii de transport aerian desemnate să determine frecvența și capacitatea transportului aerian internațional pe care aceasta le oferă, bazate pe considerațiile comerciale de piață. Conform acestui drept, nici una dintre cele două părți nu va limita unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului sau tipul/tipurile aeronavelor utilizate de către companiile de transport aerian desemnate ale celeilalte părți, cu excepția cazului în care aceasta ar putea fi cerută de considerente de ordin vamal, tehnic, operațional sau de protecție a mediului, în baza prevederilor privind condițiile uniforme în conformitate cu art. 15 din convenție.

3. Nici o parte nu va impune companiilor de transport aerian desemnate ale celeilalte părți o cerință de prim refuz, cotă de transport, taxă de „no-objection” sau orice altă cerință cu referire la capacitate, frecvență sau tipul de trafic, aplicabile transporturilor aeriene regulate sau charter, care nu ar fi în conformitate cu prevederile prezentului acord.

4. Nici una dintre cele două părți nu va cere supunerea spre aprobare a orarelor, a programelor pentru zborurile charter sau a planurilor operaționale ale companiilor de transport aerian ale celeilalte părți, în afară de cazul în care acest lucru ar putea fi cerut pe baze nediscriminatorii pentru a se impune condițiile uniforme prevăzute de paragraful 2 al prezentului articol sau când acest lucru este autorizat în mod expres într-o anexă a prezentului acord. Dacă o parte cere doar în scopul informării înregistrarea documentelor mai sus menționate de la intermediarii de transporturi aeriene și de la companiile de transport aerian desemnate ale celeilalte părți, aceasta va reduce pe cât posibil formalitățile administrative referitoare la cerințele și procedurile de înregistrare a documentelor.

## ARTICOLUL 12

**Stabilirea prețurilor**

1. Fiecare parte va permite ca prețurile pentru serviciul de transport aerian să fie stabilite de către fiecare companie de transport aerian desemnată și să fie bazate pe considerații comerciale de piață. Intervenția părților se va limita la:

a) prevenirea unor prețuri și practici excesiv de discriminatorii;

b) protecția consumatorilor față de prețurile care sunt excesiv de ridicate sau restrictive datorită faptului că se abuzează de o poziție dominantă; și

c) protecția companiilor de transport aerian față de prețurile care sunt artificial scăzute datorită subvențiilor sau sprijinului guvernamental direct sau indirect.

2. Fiecare parte poate să ceară notificarea sau depunerea la autoritățile sale aeronautice a prețurilor care urmează să fie percepute spre sau dinspre teritoriul său de către companiile de transport aerian ale celeilalte părți. Notificarea sau depunerea de către companiile de transport aerian ale ambelor părți poate fi cerută cu maximum 30 de zile înaintea datei propuse pentru intrarea în vigoare. În cazuri individuale, notificarea sau depunerea poate fi permisă într-o perioadă mai scurtă decât cea cerută în mod normal. Nici una dintre cele două părți nu va cere notificarea sau depunerea de către companiile de transport aerian ale celeilalte părți a prețurilor percepute de la public de către companiile care efectuează curse charter, cu excepția cazului în care pot fi cerute pe bază nediscriminatorie pentru informare.

3. Nici una dintre părți nu va întreprinde o acțiune unilaterală pentru a preveni introducerea unui preț propus să fie perceput sau continuarea unuia deja perceput de:

a) o companie de transport aerian a oricăreia dintre părți pentru transport aerian internațional între teritoriile părților; sau

b) o companie de transport aerian a unei părți pentru transport internațional între teritoriul celeilalte părți și oricare altă țară, inclusiv în ambele cazuri transportul în baza inter-linie sau intra-linie.

Dacă o parte consideră că un astfel de preț contravine considerentelor stabilite mai sus în paragraful 1 al prezentului articol, aceasta va cere consultări și va notifica, cât mai curând posibil, celeilalte părți motivele nemulțumirilor sale. Aceste consultări vor fi înscrise nu mai târziu de 30 de zile de la primirea cererii și părțile vor coopera în asigurarea informațiilor necesare pentru soluționarea rezonabilă a disputei. Dacă părțile ajung la o înțelegere cu privire la prețul pentru care a fost făcută notificarea de exprimare a nemulțumirii, fiecare parte va depune eforturi susținute pentru a pune în aplicare această înțelegere. Dacă nu se ajunge la o astfel de înțelegere reciprocă, prețul va intra în vigoare sau va rămâne în vigoare.

## ARTICOLUL 13

**Consultări și amendamente**

Fiecare parte poate cere oricând consultări în legătură cu acest acord. Astfel de consultări vor începe la o dată cât mai curând posibilă, dar nu mai târziu de 60 de zile de la data la care cealaltă parte a primit cererea, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel. Acest acord poate fi amendat prin acordul scris al părților. Amendamentele vor intra în vigoare la data schimbului de note diplomatice, în urma îndeplinirii tuturor procedurilor interne necesare ale părților.

## ARTICOLUL 14

**Soluționarea diferendelor**

1. Orice diferend apărut în interpretarea prezentului acord, cu excepția acelor care pot apărea din interpretarea paragrafului 3 al art. 12 (Stabilirea prețurilor), care nu este soluționat printr-o primă rundă de consultări oficiale, poate fi dat, cu acordul părților, spre analiză și decizie, unei persoane sau unui organism. Dacă părțile nu se înțeleg astfel, diferendul va fi supus, la cererea oricărei părți, arbitrajului în conformitate cu procedurile menționate în continuare.

2. Arbitrajul va fi făcut de către un tribunal format din 3 arbitri, care se va constitui după cum urmează:

a) Fiecare parte va numi un arbitru în decurs de 30 de zile de la primirea unei cereri de arbitraj. În termen de 60 de zile de la numirea celor 2 arbitri, aceștia vor conveni desemnarea celui de al treilea arbitru, care va acționa ca președinte al tribunalului de arbitraj.

b) Dacă nici una dintre părți nu reușește să numească un arbitru sau dacă al treilea arbitru nu este numit în conformitate cu subparagraful a) al prezentului paragraf, oricare parte poate să ceară președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să numească în termen de 30 de zile arbitrul sau arbitrii necesari. Dacă președintele consiliului este de aceeași naționalitate cu aceea a uneia dintre părți, vicepreședintele cu rangul cel mai înalt care nu este descalificat din acest motiv va face numirea.

3. Dacă nu s-a convenit altfel, tribunalul de arbitraj își va delimita jurisdicția în conformitate cu prezentul acord și își va stabili propriile reguli de procedură. O dată constituit, tribunalul poate recomanda măsuri pentru rezolvarea temporară a disputei, până la decizia finală. La indicația tribunalului sau la cererea oricărei părți, dar nu mai târziu de 15 zile de la data la care tribunalul a fost constituit, se va ține o ședință pentru a stabili clar litigiile care urmează a fi arbitrate și procedurile specifice care urmează a fi aplicate.

4. Cu excepția cazului în care s-a convenit altfel sau tribunalul a dispus, fiecare parte va supune tribunalului un memorandum, în termen de 45 de zile din momentul în care acesta s-a constituit în întregime. Răspunsurile vor fi date în termen de 60 de zile. Tribunalul, la cererea oricărei părți sau din proprie inițiativă, va ține o audiere în termen de 15 zile de la termenul de primire a răspunsurilor.

5. Tribunalul va încerca să prezinte o hotărâre scrisă în termen de 30 de zile de la încheierea audierii sau în cazul în care nu a avut loc nici o audiere, de la data la care ambele răspunsuri au fost prezentate. Hotărârea majorității tribunalului va prevala.

6. Părțile pot înainta cereri de clarificare a hotărârii în termen de 15 zile de la data la care aceasta a fost prezentată și orice

clarificare va fi emisă în decurs de 15 zile de la data primirii unei astfel de cereri.

7. Fiecare parte va pune în aplicare orice hotărâre sau sentință a tribunalului de arbitraj, în măsura în care aceasta este în conformitate cu legislația sa națională.

8. Cheltuielile tribunalului de arbitraj, inclusiv onorariile și cheltuielile arbitrilor, vor fi împărțite în mod egal între părți. Orice cheltuieli făcute de către președintele Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în legătură cu procedurile cuprinse la paragraful 2 b) al prezentului articol vor fi considerate a fi parte a cheltuielilor tribunalului de arbitraj.

#### ARTICOLUL 15

##### Denunțarea

Orice parte poate oricând să notifice în scris celeilalte părți decizia sa de a denunța prezentul acord. O astfel de notificare va fi trimisă simultan Organizației Internaționale a Aviației Civile. Prezentul acord va fi denunțat la un an de la data notificării scrise, în afara cazului în care notificarea este retrasă, prin înțelegere între părți, înainte de expirarea perioadei.

Pentru Guvernul României,  
**Traian Băsescu**

#### ARTICOLUL 16

##### Înregistrarea la O.A.C.I.

Acest acord și toate amendamentele la acesta vor fi înregistrate la Organizația Aviației Civile Internaționale.

#### ARTICOLUL 17

##### Intrarea în vigoare

Prezentul acord va intra în vigoare la data schimbului de note diplomatice, în urma îndeplinirii tuturor procedurilor interne necesare ale părților. La intrarea în vigoare prezentul acord va înlocui Acordul dintre Guvernul Republicii Socialiste România și Guvernul Statelor Unite ale Americii din anul 1979, care a modificat și amendat Acordul privind transporturile aeriene civile din 4 decembrie 1973, precum și completările și amendamentele la acesta.

Drept care, subsemnații, fiind pe deplin autorizați de către guvernele lor respective, au semnat prezentul acord.

Semnat la Washington la 15 iulie 1998, în două exemplare originale, în limbile română și engleză, ambele texte fiind egal autentice.

Pentru Guvernul Statelor Unite ale Americii,  
**Strobe Talbot**

*ANEXA Nr. I*

### TRANSPORTURI AERIENE REGULATE

#### Secțiunea 1

##### Rute

În baza prevederilor anexei nr. IV companiile de transport aerian ale fiecărei părți, desemnate în baza prezentei anexe, vor avea dreptul, în conformitate cu termenii desemnării lor, să efectueze transporturi aeriene internaționale regulate între puncte de pe următoarele rute:

A. Rute pentru compania sau companiile de transport aerian desemnate de către Guvernul Statelor Unite ale Americii:

— de la puncte situate geografic la vest de Statele Unite ale Americii, via Statele Unite ale Americii, și puncte intermediare spre un punct sau puncte în România și mai departe.

B. Rute pentru compania sau companiile de transport aerian desemnate de către Guvernul României:

— de la puncte situate geografic la est de România, via România, și puncte intermediare spre un punct sau puncte în Statele Unite ale Americii și mai departe.

#### Secțiunea a 2-a

##### Flexibilitatea de operare

Fiecare companie de transport aerian poate, în oricare sau în toate zborurile și la alegerea sa:

1. să efectueze zboruri în oricare dintre cele două direcții sau în ambele direcții;

2. să combine diferite numere de zbor în timpul operării unei singure aeronave;

3. să deservească puncte situate geografic înainte, intermediare și puncte mai departe, precum și puncte de pe teritoriul

părților aflate pe aceste rute, în orice combinație și în orice ordine;

4. să omită escale în orice punct sau puncte;

5. să transfere pasageri și/sau mărfuri de la oricare dintre aeronavele sale la orice altă aeronavă a sa, în orice punct de pe aceste rute; și

6. să deservească puncte situate geografic înaintea oricărui punct de pe teritoriul său, cu sau fără schimbarea aeronavei ori a numărului zborului, să prezinte și să facă reclamă unor astfel de servicii către public, ca servicii directe, fără restricție de direcție sau geografică și fără pierderea nici unui drept de a efectua transport comercial, care este, de altfel, permis în baza prezentului acord, cu condiția ca serviciul să deservească un punct de pe teritoriul părții care a desemnat compania de transport aerian.

#### Secțiunea a 3-a

##### Modificări de limite

Pe orice segment sau segmente ale rutelor menționate anterior orice companie de transport aerian desemnată poate să execute transporturi aeriene internaționale, fără nici o limitare în ceea ce privește schimbarea, în orice punct de pe rută, a tipului sau numărului aeronavelor cu care operează, cu condiția ca pe o destinație externă transportul mai departe de un astfel de punct să fie o continuare a transportului de pe teritoriul părții care a desemnat compania de transport aerian, iar pe o destinație internă transportul spre teritoriul părții care a desemnat compania de transport aerian să fie o continuare a transportului mai departe de acest punct.

*ANEXA Nr. II*

### TRANSPORTUL AERIAN CHARTER

#### Secțiunea 1

Companiile de transport aerian ale fiecărei părți, desemnate în baza acestei anexe, vor avea dreptul, în conformitate cu termenii desemnării lor, să efectueze transport comercial internațional charter de pasageri (și bagajele lor) și/sau de marfă [inclusiv, dar nelimitându-se la charter pentru transport de marfă, charter parțial și charter combinat (pasageri/marfă)]:

• între orice punct sau puncte de pe teritoriul părții care a desemnat compania de transport aerian și orice punct sau puncte de pe teritoriul celeilalte părți; și

• între orice punct sau puncte de pe teritoriul celeilalte părți și orice punct sau puncte dintr-o țară sau țări, cu condiția ca un astfel de serviciu să facă parte dintr-o operare continuă, cu sau fără schimbarea aeronavei, care să includă serviciul spre țara de origine, în scopul efectuării transportului local între țara de origine și teritoriul celeilalte părți.

În efectuarea serviciilor cuprinse în prezenta anexă companiile de transport aerian ale fiecărei părți, desemnate în baza prezentei anexe, vor avea de asemenea dreptul: (1) să facă escale în orice puncte, fie în interiorul, fie în exteriorul teritoriului oricărei părți; (2) să efectueze transport comercial în tranzit peste teritoriul



celeilalte părți; (3) să combine pe aceeași aeronavă transport comercial provenit de pe teritoriul unei părți, transport comercial provenit din teritoriul celeilalte părți și transport comercial provenit din țările terțe; și (4) să efectueze transporturi aeriene internaționale fără nici o restricție, astfel încât să poată schimba, în orice punct de pe rută, tipul sau numărul aeronavelor cu care operează, cu condiția ca pe o destinație externă transportul mai departe de un astfel de punct să fie o continuare a transportului de pe teritoriul părții care a desemnat compania de transport aerian, iar pe o destinație internă transportul spre teritoriul părții care a desemnat compania de transport aerian să fie o continuare a transportului mai departe de un astfel de punct.

Fiecare parte va analiza favorabil cererile de efectuare a transportului comercial, neprevăzute în această anexă, ale companiilor de transport aerian ale celeilalte părți, pe bază amiabilă și de reciprocitate.

#### *Secțiunea a 2-a*

Orice companie de transport aerian desemnată de oricare parte care efectuează transport aerian internațional charter fie într-un singur sens, fie dus-întors, avându-și originea pe teritoriul oricărei părți, va avea posibilitatea să se conformeze, la alegere, fie legilor, reglementărilor și regulilor charter ale țării de origine,

fie celor ale celeilalte părți. Dacă o parte aplică reguli, reglementări, termeni, condiții sau limitări diferite uneia sau mai multor companii de transport aerian ale diferitelor țări, fiecare companie de transport aerian desemnată va fi supusă celui mai puțin restrictiv criteriu.

Totuși nici o prevedere a paragrafului anterior nu va limita drepturile oricărei părți de a cere companiilor de transport aerian, desemnate de oricare parte în baza prezentei anexe, să respecte cerințele privind protecția fondurilor bănești ale pasagerilor, a dreptului de anulare a rezervării cu rambursarea costului biletului.

#### *Secțiunea a 3-a*

Exceptând regulile cu privire la protecția consumatorului la care s-a făcut referire în paragraful precedent, nici una dintre părți nu va cere unei companii de transport aerian, desemnată de către cealaltă parte în baza prezentei anexe, în legătură cu efectuarea transportului comercial de pe teritoriul celeilalte părți sau al unei țări terțe, într-un singur sens sau dus-întors, să prezinte mai mult decât o declarație de conformare cu legile, reglementările și cu regulile la care s-a făcut referire în secțiunea a 2-a a prezentei anexe sau o declarație de exceptare de la prevederile acestei legi, reglementări sau reguli, acordată de autoritățile aeronautice competente.

*ANEXA Nr. III*

## PRINCIPII

### **de nediscriminare și de liberă concurență între sistemele de rezervare computerizate (CRS)**

Recunoscând că art. 11 (Concurență loială) din prezentul acord garantează companiilor de transport aerian ale ambelor părți „șanse echitabile și egale de a concura”,

considerând că unul dintre cele mai importante aspecte ale capacității unei companii de transport aerian de a concura este capacitatea sa de a informa publicul asupra serviciilor sale într-o manieră echitabilă și imparțială și că, prin urmare, calitatea informației cu privire la serviciile companiei de transport aerian, care este la dispoziția agenților de călătorie care distribuie direct această informație către publicul călător, și capacitatea unei companii de transport aerian de a oferi acelor agenți sisteme de rezervare computerizate competitive (CRS) reprezintă baza pentru șanse în condiții de concurență ale unei companii de transport aerian, și

considerând că este necesar, în egală măsură, să se asigure că interesele beneficiarilor serviciilor de transport aerian sunt protejate de orice folosire abuzivă a unor astfel de informații și prezentări eronate și că companiile de transport aerian și agenții de călătorie au acces la sistemele de rezervări computerizate aflate în concurență:

1. Părțile convin ca CRS să aibă afișări primare integrate, pentru care:

a) informațiile cu privire la serviciile aeriene internaționale, inclusiv formarea legăturilor în cadrul acestor servicii, vor fi editate și prezentate pe baza unor criterii nediscriminatorii și obiective care nu sunt influențate, direct sau indirect, de identitatea companiei de transport aerian sau a pieței. Astfel de criterii se vor aplica uniform tuturor companiilor de transport aerian participante;

b) bazele de date CRS vor fi cât mai cuprinzătoare;

c) furnizorii de CRS nu vor șterge informațiile furnizate de companiile de transport aerian participante; astfel de informații vor fi exacte și clare; de exemplu, zborurile „code-share”, cu modificarea de limite, și zborurile cu escală ar trebui să fie clar identificate ca având aceste caracteristici;

d) toate CRS care sunt disponibile pentru agenții de călătorie care distribuie direct informațiile privind serviciile companiilor de transport aerian către publicul călător pe teritoriul oricărei părți nu numai că vor fi obligate să opereze, ci vor avea, de asemenea, dreptul să opereze în conformitate cu regulile CRS care se aplică pe teritoriul pe care CRS este utilizat;

e) agenților de călătorie li se va permite să folosească orice afișare secundară disponibilă prin CRS, atâta timp cât agentul de călătorie face o cerere specifică pentru acea afișare.

2. O parte va cere ca fiecare furnizor de CRS care funcționează pe teritoriul său să permită tuturor companiilor de transport aerian, dispuse să plătească o taxă nediscriminatorie, să participe în CRS. Partea va impune ca toate instalațiile de distribuție pe

care le oferă un furnizor de CRS să fie oferite pe baze nediscriminatorii tuturor companiilor de transport aerian. Partea va impune furnizorilor de CRS să afișeze, pe baze nediscriminatorii, obiective, neinfluențate de compania de transport sau de piață, serviciile aeriene internaționale ale companiilor de transport aerian participante, pe toate piețele pe care acestea doresc să vândă aceste servicii. La cerere, un furnizor de CRS va face cunoscute amănunțit cu privire la actualizarea bazei de date și la procedurile de stocare a bazei sale de date, criteriile sale pentru editarea și ierarhizarea informațiilor, ponderea acordată unor astfel de criterii, precum și criteriile folosite pentru alegerea punctelor de legătură și includerea zborurilor de conexiune.

3. Furnizorii de CRS care funcționează pe teritoriul unei părți vor avea dreptul să introducă, să mențină și să pună la dispoziție CRS gratuit agenților de călătorie sau companiilor de călătorie al căror obiect de activitate principal este distribuirea serviciilor legate de călătorii pe teritoriul celeilalte părți, dacă CRS este în conformitate cu aceste principii.

4. Nici o parte nu va impune sau nu va permite să fie impuse, pe teritoriul său, furnizorilor de CRS ai celeilalte părți cerințe mai stricte decât cele impuse propriilor săi furnizori de CRS cu privire la accesul și la utilizarea instalațiilor de comunicații, la selectarea și utilizarea hardului și softului CRS și la instalarea hardului CRS.

5. Nici o parte nu va impune sau nu va permite să fie impuse, pe teritoriul său, furnizorilor de CRS ai celeilalte părți cerințe mai restrictive decât cele impuse propriilor săi furnizori de CRS privind informațiile CRS afișate (inclusiv parametrii de prezentare și selectare), operarea sau vânzările.

6. CRS care sunt folosite pe teritoriul unei părți și care sunt în conformitate cu aceste principii și standarde de reglementare, tehnice și de securitate relevante și nediscriminatorii vor avea dreptul la acces efectiv și nelimitat pe teritoriul celeilalte părți. Un aspect al acestei probleme este că o companie de transport aerian desemnată va avea acces în egală măsură la un astfel de sistem pe teritoriul țării de origine, precum și la orice alt sistem oferit agenților de călătorie de pe teritoriul celeilalte părți. Proprietarii/operatorii de CRS ai unei părți vor avea șanse egale să dețină/opereze CRS care se conformează acestor principii pe teritoriul celeilalte părți, așa cum au și proprietarii/operatorii acelei părți. Fiecare parte se va asigura ca companiile de transport aerian și furnizorii de CRS să nu facă discriminări față de agenții de călătorie de pe teritoriul țării lor de origine datorită deținerii sau operării unui CRS utilizat, de asemenea, și pe teritoriul celeilalte părți.

## PREVEDERI TRANZITORII

## 1. „Code sharing“ terță țară

Contrar prevederilor paragrafului 7 al art. 8, până la data de 1 noiembrie 2001 companiile de transport aerian desemnate ale fiecărei părți pot efectua sau prezenta servicii în combinație „code sharing“ între puncte de pe teritoriul acelei părți și puncte de pe teritoriul celeilalte părți printr-un punct sau puncte intermediare, astfel cum sunt specificate în anexa nr. I, în conformitate cu aranjamentele „code sharing“ dintre o companie de transport aerian a acelei părți și o companie de transport aerian a unei țerte țări, numai după cum urmează:

a) de la 1 aprilie 1999 până la 31 octombrie 1999 inclusiv pot exercita drepturile prevăzute la paragraful 7 b) al art. 8 nu mai mult de trei companii de transport aerian pentru fiecare parte;

b) de la 1 noiembrie 1999 până la 31 octombrie 2001 inclusiv pot exercita drepturile prevăzute la paragraful 7 b) al art. 8 nu mai mult de patru companii de transport aerian pentru fiecare parte;

c) în furnizarea de servicii în conformitate cu prevederile secțiunii 1, o companie de transport aerian desemnată a Statelor Unite ale Americii poate oferi același număr de frecvențe ca și cele utilizate de partenerul sau de partenerii săi de „code sharing“ pe parcursul oricărei săptămâni din orice an calendaristic anterior, începând cu data de 1 ianuarie 1997;

d) în scopul prevederilor secțiunii 1 lit. c) de mai sus o frecvență este definită pentru o companie de transport aerian a Statelor Unite ale Americii ca o călătorie dus-întors, în conformi-

tate cu prevederile unui aranjament de tip „code share“ cu o companie de transport aerian a unei țerte țări, spre și dinspre primul punct de sosire pe teritoriul celeilalte părți.

## 2. Serviciile oferite de companiile de transport aerian românești

Contrar prevederilor secțiunii 1 din anexa nr. I, companiile de transport aerian desemnate de Guvernul României pot oferi servicii de transport către Statele Unite ale Americii după cum urmează:

a) până la 31 martie 1999, de la puncte situate geografic la est de România, prin România și puncte intermediare din Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Danemarca, Franța, Germania, Ungaria, Irlanda, Malta, Olanda și Slovacia către New York și Chicago, cu un total de 7 frecvențe săptămânale (nu mai mult de 5 către New York), fiecare punct deservit fiind considerat ca o frecvență, indiferent dacă ambele puncte sunt utilizate într-un singur zbor și mai departe către Montreal. Dacă totuși în această perioadă o companie sau companii de transport aerian ale Statelor Unite ale Americii oferă un serviciu regulat combinat către România, utilizând propriile aeronave, companiile de transport aerian desemnate de România pot oferi același număr de frecvențe ca și compania sau companiile de transport aerian ale Statelor Unite ale Americii;

b) de la 1 aprilie 1999 până la 31 octombrie 2001 inclusiv, din puncte situate geografic la est de România, prin România și puncte intermediare spre trei puncte din Statele Unite ale Americii și mai departe\*).

\*) Aceste trei puncte vor fi inițial New York, Chicago și Los Angeles; totuși, oricare dintre aceste trei puncte poate fi schimbat de către Guvernul României, în baza unei notificări adresate Guvernului Statelor Unite ale Americii într-un termen de 30 (treizeci) de zile. Pe lângă aceasta însă, în conformitate cu prevederile art. 8 paragraful 7, companiile de transport aerian desemnate de România pot deservi, de asemenea, următoarele puncte din Statele Unite numai pe bază de „code share“:

1) de la 1 aprilie 1999 până la 31 octombrie 1999 inclusiv, 15 puncte; și

2) de la 1 noiembrie 1999 până la 31 octombrie 2001 inclusiv, 30 de puncte.

Oricare dintre aceste trei puncte poate fi schimbat de către Guvernul României în baza unei notificări adresate Guvernului Statelor Unite ale Americii într-un termen de 30 (treizeci) de zile.

## PREȘEDINTELE ROMÂNIEI

## D E C R E T

**privind promulgarea Legii pentru ratificarea Acordului  
dintre Guvernul României și Guvernul Statelor Unite  
ale Americii privind transporturile aeriene,  
semnat la Washington la 15 iulie 1998**

În temeiul art. 77 alin. (1) și al art. 99 alin. (1) din Constituția României,

**Președintele României d e c r e t e a z ă :**

Articol unic. — Se promulgă Legea pentru ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Statelor Unite ale Americii privind transporturile aeriene, semnat la Washington la 15 iulie 1998, și se dispune publicarea în Monitorul Oficial al României.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI  
**EMIL CONSTANTINESCU**

București, 16 iulie 1999.  
Nr. 255.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, str. Izvor nr. 2-4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,  
cont nr. 2511.1-12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea“ București.  
Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,  
Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.  
Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, tel. 668.55.58 și 335.01.11/2178,  
E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro