



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.4.2006
KOM(2006) 169 wersja ostateczna

2006/0058 (CNS)

Wniosek

**DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH
UNII EUROPEJSKIEJ ZEBRANYCH W RADZIE**

**w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy o komunikacji lotniczej
między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz
Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony**

Wniosek

**DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH
UNII EUROPEJSKIEJ ZEBRANYCH W RADZIE**

**w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej
państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z
drugiej strony**

(przedstawione przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Umowa o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony została wynegocjowana na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Radę w czerwcu 2003 r. Ruch lotniczy między UE i USA odbywa się w chwili obecnej na podstawie umów dwustronnych zawartych przez poszczególne państwa członkowskie ze Stanami Zjednoczonymi. Umowy dwustronne zawierają jednak postanowienia, które w listopadzie 2002 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał za sprzeczne z prawem wspólnotowym, w związku z czym zachodzi konieczność ustanowienia nowych, wspólnotowych ram dla komunikacji lotniczej między UE i USA. Umowa o komunikacji lotniczej stanowi podstawowe, obszerne uregulowanie i zawiera zobowiązanie obu stron do rozpoczęcia w zdefiniowanym terminie dalszych negocjacji. Umowa spełnia prawne wymogi Wspólnoty i przyniosłaby znaczne bezpośrednie korzyści ekonomiczne dla pasażerów i nadawców przesyłek po obu stronach Atlantyku.

- **Kontekst ogólny**

W pełnomocnictwie udzielonym Komisji jako cel negocjacji określono stworzenie otwartej przestrzeni lotniczej między UE i USA. W ten sposób powstałby jednolity rynek dla usług komunikacji lotniczej między UE i USA, na którym panowałaby swoboda inwestowania, a przedsiębiorstwa lotnicze z Unii Europejskiej i ze Stanów Zjednoczonych miałyby możliwość świadczenia usług komunikacji lotniczej bez żadnych ograniczeń, w tym także na krajowych rynkach obu stron. Pełna realizacja tego celu wymagałaby znacznych zmian w przepisach prawa Stanów Zjednoczonych, w szczególności usunięcia istniejących ograniczeń w zakresie własności i kontroli przedsiębiorstw lotniczych ze Stanów Zjednoczonych przez podmioty zagraniczne oraz w zakresie kabotażu. W USA kwestie te są w dalszym ciągu niezwykle drażliwe politycznie. Z tego względu pełnomocnictwo wyraźnie uznaje możliwość realizacji umowy w kilku etapach, stawiając przy tym warunek ustanowienia mechanizmów gwarantujących przejście do kolejnych etapów.

UE zgodziła się w trakcie negocjacji, że kabotaż nie zostanie uwzględniony w początkowej umowie, ale wyraźnie poinformowała USA, że umowa taka jest możliwa do przyjęcia przez UE jedynie wówczas, gdy widoczne będą rzeczywiste postępy na drodze usunięcia ograniczeń w zakresie własności i kontroli przedsiębiorstw lotniczych ze Stanów Zjednoczonych przez podmioty zagraniczne. Dnia 2 listopada 2005 r. Departament Transportu Stanów Zjednoczonych opublikował projekt regulacji (Notice of Proposed Rulemaking) w sprawie zmiany ustawowego wymogu określającego, że przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych muszą znajdować się pod „rzeczywistą kontrolą” obywateli Stanów Zjednoczonych, dzięki której obcokrajowcy zyskają szersze możliwości inwestowania w przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych i wpływania na kierowanie nimi.

Na podstawie wytycznych negocjacyjnych zawartych w pełnomocnictwie tekst umowy

ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki został sfinalizowany przez Komisję podczas ostatniej rundy negocjacji w dniu 18 listopada 2005 r. Kończąc prace nad tekstem umowy UE stwierdziła, że przy podejmowaniu decyzji o zatwierdzeniu umowy Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie rozważą rezultaty dalszej procedury dotyczącej wspomnianego wyżej projektu regulacji w postaci ostatecznego kształtu odpowiednich przepisów. Przyjęcie decyzji przez Radę jest w związku z tym uzależnione od uprzedniego przyjęcia przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych przepisów, które zostaną ocenione przez Radę jako wyraźna, istotna i trwała zmiana polityki USA w tym obszarze. Jeśli ostateczna regulacja Departamentu Transportu zostanie opublikowana odpowiednio wcześniej i jeśli ocena Rady będzie pozytywna, podpisanie umowy będzie mogło nastąpić w pierwszej połowie 2006 r.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Postanowienia umowy zastępują 20 istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi i Stanami Zjednoczonymi.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Zawarcie umowy o komunikacji lotniczej ze Stanami Zjednoczonymi jest od dłuższego czasu priorytetem UE oraz głównym elementem ukształtowania polityki Unii w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa zgodnie z tym, co przewiduje komunikat Komisji COM(2005) 79 wersja ostateczna „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”. Umowa przyczyni się również do realizacji głównego celu wspólnotowej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa poprzez zapewnienie zgodności istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej z prawem wspólnotowym.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Przez cały okres trwania negocjacji Komisja prowadziła szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami, w szczególności w ramach odbywających się regularnie posiedzeń forum doradczego złożonego z przedstawicieli przedsiębiorstw lotniczych, portów lotniczych i organizacji pracowniczych.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Odbyło się ponad 10 wspólnych posiedzeń z forum doradczym, podczas których szczegółowo przedyskutowano wszystkie zagadnienia będące przedmiotem negocjacji. Wszystkie uwagi zainteresowanych stron zostały w należyty sposób uwzględnione podczas opracowywania stanowiska negocjacyjnego Wspólnoty.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena wpływu**

Umowa stanowi pierwszy znaczący krok na drodze osiągnięcia głównego celu UE, jakim jest stworzenie otwartej przestrzeni lotniczej UE-USA. W sprawozdaniu, które w 2002 r. zostało przygotowane dla Komisji przez amerykańskich konsultantów (Brattle Group), szacowano, że otwarta przestrzeń lotnicza UE-USA zwiększy liczbę pasażerów o 17 mln rocznie, przyniesie korzyści dla konsumentów w wysokości co najmniej 5 mld EUR rocznie, a także przyczyni się do wzrostu zatrudnienia po obu stronach Atlantyku.

Na mocy umowy utworzony zostanie wspólny komitet, który będzie odpowiedzialny za przegląd realizacji umowy i jej skutków.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Umowa stanowi obszerne podstawowe porozumienie, które zastąpi obowiązujące umowy dwustronne zawarte przez poszczególne państwa członkowskie ze Stanami Zjednoczonymi. Dzięki umowie usunięte zostaną wszystkie istniejące ograniczenia praw przedsiębiorstw lotniczych ze Wspólnoty i przedsiębiorstw lotniczych ze Stanów Zjednoczonych w zakresie obsługi połączeń lotniczych między punktami położonymi we Wspólnocie Europejskiej i punktami w Stanach Zjednoczonych. W tym zakresie umowa usuwa również przeszkody ograniczające możliwość korzystania przez przedsiębiorstwa lotnicze ze Wspólnoty z prawa przedsiębiorczości w obrębie Wspólnoty, w tym prawa do niedyskryminującego dostępu do rynku, w odniesieniu do świadczenia usług komunikacji lotniczej do i ze Stanów Zjednoczonych, które były przedmiotem orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawach nr C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 oraz 476/98.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 80 ust. 2 wraz z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze i art. 300 ust. 3 akapit pierwszy Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, ponieważ wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być w sposób wystarczający osiągnięte przez państwa członkowskie z następujących przyczyn:

Umowa zawiera nowe uregulowania na szczeblu Wspólnoty dotyczące świadczenia transatlantyckich usług komunikacji lotniczej, które zastąpią obowiązujące uregulowania poszczególnych państw członkowskich. Umowa stwarza jednocześnie jednolite warunki dostępu do rynku dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych ze Wspólnoty i określa nowe mechanizmy współpracy między Wspólnotą Europejską i Stanami Zjednoczonymi w zakresie regulacji w obszarach mających zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego i skutecznego wykonywania transatlantyckich połączeń lotniczych. Przewidywana jest w szczególności bardziej ścisła współpraca w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego. Wprowadzone zostaną

ponadto nowe mechanizmy współpracy między organami ds. konkurencji obu stron, dotyczące stosowania przez te organy odpowiednich przepisów prawa konkurencji mających znaczenie dla rynku połączeń transatlantyckich w odniesieniu do międzynarodowej komunikacji lotniczej. Mechanizmy te mogą zostać wprowadzone w życie jedynie na szczeblu Wspólnoty, ponieważ dotyczą one szeregu kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Działanie Wspólnoty umożliwi lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących przyczyn:

Umowa pozwala na jednoczesne objęcie jej postanowieniami 25 państw członkowskich, niedyskryminujące stosowanie tych samych przepisów i zapewnienie korzyści wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym ze Wspólnoty niezależnie od ich siedziby. Przedsiębiorstwa lotnicze ze Wspólnoty uzyskają dzięki niej swobodę działania między każdym punktem w Unii Europejskiej i każdym punktem w Stanach Zjednoczonych.

Usunięcie wszystkich ograniczeń w dostępie do rynku między UE i Stanami Zjednoczonymi nie tylko przyciągnie na ten rynek nowe podmioty i stworzy szanse obsługiwanego mniej wykorzystywanych portów lotniczych, ale ułatwi również proces konsolidacji między przedsiębiorstwami lotniczymi ze Wspólnoty.

Umowa otwiera wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym ze Wspólnoty takie możliwości rynkowe, jakich w drodze indywidualnych negocjacji nie udało się osiągnąć żadnemu państwu członkowskiemu, jak np. udostępnianie statków powietrznych wraz z załogą przedsiębiorstwom lotniczym ze Stanów Zjednoczonych. Jednym z głównych celów określonych w pełnomocnictwie jest stworzenie jednolitych warunków konkurencji dla wszystkich przedsiębiorstw lotniczych z Unii Europejskiej i ze Stanów Zjednoczonych, co wymaga intensywnej współpracy w zakresie regulacji, którą można osiągnąć jedynie na szczeblu Wspólnoty.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Celem przedyskutowania kwestii związanych ze stosowaniem umowy utworzony zostanie wspólny komitet. Komitet ten będzie wspierał wymianę opinii na szczeblu ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa i regulacji oraz badań potencjalne obszary dalszego rozwijania umowy. Wspólny komitet składać się będzie z przedstawicieli Komisji oraz państw członkowskich.

Państwa członkowskie będą ponadto nadal wykonywać tradycyjne czynności administracyjne, które przypadają im w ramach międzynarodowej komunikacji lotniczej, ale na podstawie jednolicie stosowanych, wspólnych przepisów.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: inne.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Stosunki zewnętrzne w dziedzinie lotnictwa mogą być uregulowane jedynie przez umowy międzynarodowe.

4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

**DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH
UNII EUROPEJSKIEJ ZEBRANYCH W RADZIE**

**w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy o komunikacji lotniczej
między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz
Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony**

**RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW
CZŁONKOWSKICH ZEBRANI W RADZIE,**

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W imieniu Wspólnoty i państw członkowskich Komisja wynegocjowała ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki umowę o komunikacji lotniczej (dalej zwaną „umową”).
- (2) Umowa została paraflowana w dniu [...] r.
- (3) Z zastrzeżeniem możliwości zawarcia umowy w późniejszym terminie, powinna ona zostać podpisana i być tymczasowo stosowana przez Wspólnotę i państwa członkowskie.
- (4) W chwili obecnej prawo Stanów Zjednoczonych stanowi między innymi, że przedsiębiorstwo lotnicze musi znajdować się pod „rzeczywistą kontrolą” obywateli Stanów Zjednoczonych, aby mogło otrzymać zezwolenie jako przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych. Wykładnia tego wymogu została przedstawiona przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych w ogólnej deklaracji politycznej zawartej w Code of Federal Regulations, Title 14, Part 399.88 (dalej zwany „CFR 14 Part 399.88”).
- (5) Umowa oparta jest na założeniu, że Stany Zjednoczone stosują wykładnię ustawowego wymogu „rzeczywistej kontroli”, sformułowaną przez Departament Transportu w CFR 14 Part 399.88, w sposób umożliwiający obywatelom państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, wywieranie odpowiedniego wpływu na komercyjną działalność tego przedsiębiorstwa lotniczego. Dlatego jeśli władze lotnicze lub sądy Stanów Zjednoczonych nie interpretują lub nie stosują CFR 14 Part 399.88 w taki sposób, albo jeśli przepis ten zostanie zmieniony, uchylony, cofnięty lub unieważniony (chyba że zostanie zastąpiony przez inny przepis, który zapewnia co najmniej równie korzystne traktowanie inwestorów ze Wspólnoty), Wspólnota i państwa członkowskie powinny zaprzestać tymczasowego stosowania umowy.

- (6) Konieczne jest określenie procedur podejmowania decyzji – jeśli miałyby one okazać się potrzebne – dotyczących sposobu zaprzestania tymczasowego stosowania umowy. Konieczne jest także określenie właściwych procedur udziału Wspólnoty i państw członkowskich we wspólnym Komitecie utworzonym na podstawie art. 17 umowy i w postępowaniu arbitrażowym przewidzianym w art. 18 umowy, jak również procedur dotyczących stosowania niektórych przepisów umowy dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, praw przewozowych i pomocy państwa,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1 (Podpisanie)

Z zastrzeżeniem możliwości zawarcia umowy w późniejszym terminie, niniejszym upoważnia się Przewodniczącą Rady do wyznaczenia osoby uprawnionej do podpisania w imieniu Wspólnoty umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony. Tekst umowy jest załączony do niniejszej decyzji.

Artykuł 2 (Tymczasowe stosowanie)

1. Do momentu wejścia w życie umowa jest stosowana tymczasowo przez Wspólnotę i państwa członkowskie od dnia [...] r.
2. Decyzja o zaprzestaniu tymczasowego stosowania umowy i powiadomieniu o tym fakcie Stanów Zjednoczonych zgodnie z art. 24 ust. 2 umowy, jak również decyzja o cofnięciu takiego powiadomienia, jest na wniosek Komisji przyjmowana jednogłośnie przez Radę w imieniu Wspólnoty i państw członkowskich.
3. Jeśli zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 Rada stwierdzi, że:
 - a) CFR 14 Part 399.88, lub jakikolwiek następny przepis, jest interpretowany lub stosowany przez władze lotnicze lub sądy Stanów Zjednoczonych w sposób uniemożliwiający obywatelom państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, wywieranie odpowiedniego wpływu na komercyjną działalność tego przedsiębiorstwa lotniczego, z wyjątkiem kwestii dotyczących bezpieczeństwa, ochrony i zobowiązań Civil Reserve Air Fleet; lub
 - b) CFR 14 Part 399.88, lub jakikolwiek następny przepis, został zmieniony w sposób, który zapewnia mniej korzystne traktowanie obywateli państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, niż CFR 14 Part 399.88; lub
 - c) CFR 14 Part 399.88, lub jakikolwiek następny przepis, został cofnięty, uchylony lub unieważniony, chyba że zastąpiono go innym przepisem, zapewniającym co najmniej równie korzystne traktowanie obywateli państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, co CFR 14 Part 399.88;

dokonuje powiadomienia, o którym mowa w art. 24 ust. 2 umowy.

Artykuł 3 (Wspólny komitet)

1. We wspólnym Komitecie utworzonym na podstawie art. 17 umowy Wspólnota i państwa członkowskie są reprezentowane przez Komisję wspomaganą przez przedstawicieli państw członkowskich.
2. Stanowisko zajmowane przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie we wspólnym Komitecie w odniesieniu do kwestii wchodzących w zakres art. 17 lub 19 umowy lub kwestii, które nie wymagają przyjęcia decyzji mającej skutki prawne, jest określane przez Komisję. We wszystkich pozostałych kwestiach stanowisko Wspólnoty i jej państw członkowskich jest na wniosek Komisji określone decyzją Rady przyjmowaną kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 4 (Rozstrzyganie sporów)

1. Komisja reprezentuje Wspólnotę i państwa członkowskie w postępowaniu arbitrażowym na podstawie art. 18 umowy.
2. Zawieszenie korzyści na podstawie art. 18 ust. 7 umowy następuje w drodze decyzji Rady podejmowanej na wniosek Komisji. Rada przyjmuje decyzję kwalifikowaną większością głosów.
3. Decyzje dotyczące wszystkich pozostałych właściwych działań podejmowanych na podstawie art. 18 umowy są podejmowane przez Komisję, której pomaga specjalny komitet złożony z przedstawicieli państw członkowskich wyznaczonych przez Radę.

Artykuł 5 (Prawa przewozowe)

1. Państwa członkowskie z wyprzedzeniem informują Komisję o wszelkich decyzjach, które zamierzają podjąć na podstawie art. 4 lub 5 umowy.
2. Jeśli Komisja w dowolnym momencie stwierdzi, że państwo członkowskie podjęło lub zamierza podjąć na podstawie art. 4 lub 5 umowy decyzję, która jest sprzeczna z umową, wydaje decyzję skierowaną do państwa członkowskiego, w której żąda podjęcia właściwych działań celem dotrzymania postanowień umowy. Komisja informuje o tej decyzji Radę i pozostałe państwa członkowskie. Każde państwo członkowskie może przekazać decyzję Komisji do rozpatrzenia Radzie w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania powiadomienia Komisji. Rada może podjąć odmienną decyzję w terminie jednego miesiąca od daty przekazania. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Artykuł 6 (Bezpieczeństwo)

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich prośbach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 7 umowy.

Artykuł 7 (Ochrona)

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 8 umowy.

Artykuł 8 (Dotacje i pomoc państwa)

1. Jeśli państwo członkowskie uważa, że dotacja lub pomoc planowana lub udzielona przez jednostkę administracji rządowej na terytorium Stanów Zjednoczonych będzie miała niekorzystny wpływ na warunki konkurencji, o których mowa w art. 13 ust. 2 umowy, może poinformować o tym Komisję, która może zwrócić się do danej jednostki administracji lub zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu utworzonego na podstawie art. 17 umowy.
2. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję w przypadku zwrócenia się do nich przez Stany Zjednoczone na podstawie art. 13 ust. 3 umowy.

Sporządzono w Brukseli, dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

Wniosek

**DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH
UNII EUROPEJSKIEJ ZEBRANYCH W RADZIE**

**w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej
państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z
drugiej strony**

**RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW
CZŁONKOWSKICH ZEBRANI W RADZIE,**

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze i art. 300 ust. 3 akapit pierwszy,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego¹,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W imieniu Wspólnoty i państw członkowskich Komisja wynegocjowała ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki umowę o komunikacji lotniczej (dalej zwaną „umową”).
- (2) Umowa została paraflowana w dniu [...] r.
- (3) Umowa powinna zostać zatwierdzona przez Wspólnotę i państwa członkowskie.
- (4) W chwili obecnej prawo Stanów Zjednoczonych stanowi między innymi, że przedsiębiorstwo lotnicze musi znajdować się pod „rzeczywistą kontrolą” obywateli Stanów Zjednoczonych, aby mogło otrzymać zezwolenie jako przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych. Wykładnia tego wymogu została przedstawiona przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych w ogólnej deklaracji politycznej zawartej w Code of Federal Regulations, Title 14, Part 399.88 (dalej zwany „CFR 14 Part 399.88”).
- (5) Umowa oparta jest na założeniu, że Stany Zjednoczone stosują wykładnię ustawowego wymogu „rzeczywistej kontroli”, sformułowaną przez Departament Transportu w CFR 14 Part 399.88, w sposób umożliwiający obywatelom państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, wywieranie odpowiedniego wpływu na komercyjną działalność tego przedsiębiorstwa lotniczego. Dlatego jeśli władze lotnicze lub sądy Stanów Zjednoczonych nie interpretują lub nie stosują CFR 14 Part 399.88 w taki sposób, albo jeśli przepis ten zostanie zmieniony, uchylony, cofnięty lub unieważniony (chyba że

¹ Dz.U. C ...

zostanie zastąpiony przez inny przepis, który zapewnia co najmniej równie korzystne traktowanie inwestorów ze Wspólnoty), Wspólnota i państwa członkowskie powinny zaprzestać tymczasowego stosowania umowy.

- (6) Konieczne jest określenie procedur podejmowania decyzji – jeśli miałyby one okazać się potrzebne – dotyczących sposobu wypowiedzenia umowy. Konieczne jest także określenie właściwych procedur udziału Wspólnoty i państw członkowskich we wspólnym Komitecie utworzonym na podstawie art. 17 umowy i w postępowaniu arbitrażowym przewidzianym w art. 18 umowy, jak również procedur dotyczących stosowania niektórych przepisów umowy dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, praw przewozowych i pomocy państwa.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1 (Zatwierdzenie)

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Wspólnoty umowę o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony. Tekst umowy jest załączony do niniejszej decyzji.
2. Po zakończeniu swoich wewnętrznych procedur dotyczących wejścia w życie umowy, każde państwo członkowskie przekazuje do Sekretariatu Rady notę dyplomatyczną, o której mowa w art. 25 umowy.
3. Niniejszym upoważnia się Przewodniczącą Rady do wyznaczenia osoby uprawnionej do przekazania w imieniu Wspólnoty i państw członkowskich Stanom Zjednoczonym not dyplomatycznych, o których mowa w art. 25 umowy.

Artykuł 2 (Wypowiedzenie)

1. Decyzja o wypowiedzeniu umowy i powiadomieniu o tym fakcie Stanów Zjednoczonych zgodnie z art. 22 umowy, jak również decyzja o cofnięciu takiego powiadomienia, jest na wniosek Komisji przyjmowana jednogłośnie przez Radę w imieniu Wspólnoty i państw członkowskich.
2. Jeśli zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 Rada stwierdzi, że:
 - a) CFR 14 Part 399.88, lub jakikolwiek następny przepis, jest interpretowany lub stosowany przez władze lotnicze lub sądy Stanów Zjednoczonych w sposób uniemożliwiający obywatelom państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, wywieranie odpowiedniego wpływu na komercyjną działalność tego przedsiębiorstwa lotniczego, z wyjątkiem kwestii dotyczących bezpieczeństwa, ochrony i zobowiązań Civil Reserve Air Fleet; lub
 - b) CFR 14 Part 399.88, lub jakikolwiek następny przepis, został zmieniony w sposób, który zapewnia mniej korzystne traktowanie obywateli państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, niż CFR 14 Part 399.88; lub

- c) CFR 14 Part 399.88, lub jakikolwiek następny przepis, został cofnięty, uchylony lub unieważniony, chyba że zastąpiono go innym przepisem, zapewniającym co najmniej równie korzystne traktowanie obywateli państw członkowskich, którzy zainwestowali w przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych, co CFR 14 Part 399.88;

dokonuje powiadomienia, o którym mowa w art. 22 umowy.

Artykuł 3 (Wspólny komitet)

1. We wspólnym Komitecie utworzonym na podstawie art. 17 umowy Wspólnota i państwa członkowskie są reprezentowane przez Komisję wspomaganą przez przedstawicieli państw członkowskich.
2. Stanowisko zajmowane przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie we wspólnym Komitecie w odniesieniu do kwestii wchodzących w zakres art. 17 lub 19 umowy lub kwestii, które nie wymagają przyjęcia decyzji mającej skutki prawne, jest określane przez Komisję. We wszystkich pozostałych kwestiach stanowisko Wspólnoty i jej państw członkowskich jest na wniosek Komisji określane decyzją Rady przyjmowaną kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 4 (Rozstrzyganie sporów)

1. Komisja reprezentuje Wspólnotę i państwa członkowskie w postępowaniu arbitrażowym na podstawie art. 18 umowy.
2. Zawieszenie korzyści na podstawie art. 18 ust. 7 umowy następuje w drodze decyzji Rady podejmowanej na wniosek Komisji. Rada przyjmuje decyzję kwalifikowaną większością głosów.
3. Decyzje dotyczące wszystkich pozostałych właściwych działań podejmowanych na podstawie art. 18 umowy są podejmowane przez Komisję, której pomaga specjalny komitet złożony z przedstawicieli państw członkowskich wyznaczonych przez Radę.

Artykuł 5 (Prawa przewozowe)

1. Państwa członkowskie z wyprzedzeniem informują Komisję o wszelkich decyzjach, które zamierzają podjąć na podstawie art. 4 lub 5 umowy.
2. Jeśli Komisja w dowolnym momencie stwierdzi, że państwo członkowskie podjęło lub zamierza podjąć na podstawie art. 4 lub 5 umowy decyzję, która jest sprzeczna z umową, wydaje decyzję skierowaną do państwa członkowskiego, w której żąda podjęcia właściwych działań celem dotrzymania postanowień umowy. Komisja informuje o tej decyzji Radę i pozostałe państwa członkowskie. Każde państwo członkowskie może przekazać decyzję Komisji do rozpatrzenia Radzie w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania powiadomienia. Rada może podjąć odmienną decyzję w terminie jednego miesiąca od daty przekazania. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Artykuł 6 (Bezpieczeństwo)

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich prośbach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 7 umowy.

Artykuł 7 (Ochrona)

Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 8 umowy.

Artykuł 8 (Dotacje i pomoc państwa)

1. Jeśli państwo członkowskie uważa, że dotacja lub pomoc planowana lub udzielona przez jednostkę administracji rządowej na terytorium Stanów Zjednoczonych będzie miała niekorzystny wpływ na warunki konkurencji, o których mowa w art. 13 ust. 2 umowy, może poinformować o tym Komisję, która może zwrócić się do danej jednostki administracji lub zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu utworzonego na podstawie art. 17 umowy.
2. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję w przypadku zwrócenia się do nich przez Stany Zjednoczone na podstawie art. 13 ust. 3 umowy.

Sporządzono w Brukseli, dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

UMOWA O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI (zwane dalej „Stanami Zjednoczonymi”) z jednej strony oraz

REPUBLIKA AUSTRII,

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA GRECKA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

KRÓLESTWO HISZPANII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

strony Traktatu ustanawiającego WSPÓLNOTĘ EUROPEJSKĄ i państwa członkowskie Unii Europejskiej (zwane dalej „państwami członkowskimi”)

oraz WSPÓLNOTA EUROPEJSKA z drugiej strony,

kierowane pragnieniem wspierania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony państwa;

kierowane pragnieniem ułatwienia rozwoju międzynarodowej komunikacji lotniczej, w tym poprzez tworzenie sieci transportu lotniczego zaspokajających potrzeby pasażerów i spedytorów w zakresie dogodnych usług transportu lotniczego;

kierowane pragnieniem umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym oferowania pasażerom i spedytorom konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

kierowane pragnieniem, aby zliberalizowana umowa przyniosła korzyści wszystkim działom sektora transportu lotniczego, w tym pracownikom przedsiębiorstw lotniczych;

kierowane pragnieniem zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony międzynarodowej komunikacji lotniczej oraz potwierdzając swoje poważne obawy dotyczące niebezpieczeństw i działań skierowanych przeciw bezpieczeństwu statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają funkcjonowanie transportu lotniczego i zmniejszają społeczne zaufanie do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

uwzględniając Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

w uznaniu faktu, że dotacje państwowe mogą mieć negatywny wpływ na konkurencję między przedsiębiorstwami lotniczymi i mogą zagrażać realizacji podstawowych celów niniejszej umowy;

potwierdzając znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa;

uwzględniając znaczenie ochrony konsumentów, w tym środków ochrony ustanowionych w Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.;

zamierzając w oparciu o obowiązujące umowy działać na rzecz otwarcia dostępu do rynków i maksymalizacji korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyku;

zamierzając dać przykład o światowym znaczeniu, służący propagowaniu korzyści płynących z liberalizacji w tym ważnym sektorze gospodarki;

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

Jeśli nie określono inaczej, do celów niniejszej umowy wyrażenie:

1. „umowa” oznacza niniejszą umowę, załączniki do niej oraz wszelkie zmiany umowy lub załączników;
2. „komunikacja lotnicza” oznacza zarobkowy przewóz statkami powietrznymi pasażerów, bagażu, towarów i poczty, oddzielnie lub łącznie;
3. „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a. wszystkie zmiany mające zastosowanie w danym przypadku, które weszły w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i zostały ratyfikowane zarówno przez Stany Zjednoczone, jak i państwo członkowskie lub państwa członkowskie, oraz
 - b. wszystkie załączniki lub wszystkie zmiany do załączników mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z art. 90 Konwencji, jeśli te załączniki lub zmiany obowiązują w danym momencie zarówno dla Stanów Zjednoczonych jak i dla państwa członkowskiego lub państw członkowskich;
4. „całkowite koszty” oznacza koszty świadczenia usługi powiększone o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;
5. „międzynarodowa komunikacja lotnicza” oznacza komunikację lotniczą prowadzoną w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
6. „Strona” oznacza Stany Zjednoczone albo Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie;
7. „taryfa” oznacza każdą cenę stawkę lub opłatę za przewóz pasażerów, bagażu i/lub towarów (z wyjątkiem poczty) w komunikacji lotniczej, w odpowiednich przypadkach łącznie z przewozem naziemnym związanym z międzynarodową komunikacją lotniczą, pobieraną przez przedsiębiorstwa lotnicze, w tym ich agentów, oraz warunki określające dostępność przewozu za taką cenę, stawkę lub opłatę;
8. „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w innych celach niż dla zabrania lub wyładowania w komunikacji lotniczej pasażerów, bagażu, towarów i/lub poczty;
9. „terytorium” oznacza, w przypadku Stanów Zjednoczonych, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne pozostające pod ich suwerennością lub jurysdykcją, oraz, w przypadku Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i terytorialne, w odniesieniu do których zastosowanie ma Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską na warunkach określonych w tym traktacie i wszelkich późniejszych aktach urzędowych; niniejsza umowa ma zastosowanie do portu

lotniczego w Gibraltarze bez uszczerbku dla stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego suwerenności nad terytorium, na którym położony jest ten port lotniczy; stosowanie niniejszej umowy do portu lotniczego w Gibraltarze zawiesza się do chwili, w której zaczną obowiązywać ustalenia zawarte we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r.; oraz

10. „opłata za korzystanie z infrastruktury” oznacza opłatę nakładaną na przedsiębiorstwa lotnicze z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, służbami żeglugi powietrznej lub ochroną ruchu lotniczego, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

Artykuł 2

Równe i sprawiedliwe warunki

Każda Strona stwarza przedsiębiorstwom lotniczym obu Stron równe i sprawiedliwe warunki umożliwiające konkurencję w wykonywaniu międzynarodowej komunikacji lotniczej objętej niniejszą umową.

Artykuł 3

Przyznanie praw

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie następujące prawa dotyczące wykonywania międzynarodowej komunikacji lotniczej przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony:
 - a. prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
 - b. prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;
 - c. prawo wykonywania międzynarodowej komunikacji lotniczej między punktami na następujących trasach:
 - i. w przypadku przedsiębiorstw lotniczych ze Stanów Zjednoczonych, z punktów poza Stanami Zjednoczonymi przez Stany Zjednoczone i punkty pośrednie do każdego punktu lub punktów we wszystkich państwach członkowskich i poza nimi; oraz, w przypadku usług wyłącznie towarowych, między wszystkimi państwami członkowskimi i każdym punktem lub punktami (w tym we wszystkich pozostałych państwach członkowskich);
 - ii. w przypadku przedsiębiorstw lotniczych ze Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich (zwanych dalej „wspólnotowymi przedsiębiorstwami lotniczymi”), z punktów poza państwami członkowskimi przez państwa członkowskie i punkty pośrednie do każdego punktu lub punktów w Stanach Zjednoczonych i poza nimi;

oraz, w przypadku usług wyłącznie towarowych, między Stanami Zjednoczonymi i każdym punktem lub punktami; oraz

d. inne prawa określone w niniejszej umowie.

2. Każde przedsiębiorstwo lotnicze może na wybranych lub wszystkich lotach i według własnego uznania:

- a. wykonywać loty w jednym kierunku lub w obu kierunkach;
- b. łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji lotniczej;
- c. obsługiwać punkty położone poza i między terytoriami Stron oraz punkty położone na terytoriach Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnym porządku;
- d. rezygnować z lądowania w określonym punkcie lub określonych punktach;
- e. w dowolnym punkcie przenieść pasażerów, bagaż, towary lub pocztę z dowolnego swojego statku powietrznego do innego swojego statku powietrznego;
- f. obsługiwać punkty poza dowolnym punktem na terytorium Strony, do której należy dane przedsiębiorstwo lotnicze, ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego lub numeru lotu oraz oferować i ogłaszać takie usługi ogółowi jako usługi tranzytowe;
- g. dokonywać międzylądowań w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
- h. wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony; oraz
- i. łączyć przewozy na jednym statku powietrznym niezależnie od miejsca pochodzenia przewozu;

bez ograniczeń kierunkowych lub geograficznych oraz bez utraty praw do wykonywania innych przewozów dozwolonych na podstawie niniejszej umowy.

3. Postanowienia ust. 1 niniejszego artykułu mają zastosowanie pod warunkiem, że, z wyjątkiem usług wyłącznie towarowych, komunikacja jest częścią usługi, w przypadku której przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych obsługują Stany Zjednoczone, lub usługi, w przypadku której wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze obsługują państwo członkowskie.

4. Każda Strona umożliwia każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu określenie częstotliwości i zdolności przewozowych oferowanej przez nią międzynarodowej komunikacji lotniczej na podstawie czynników ekonomicznych i zapotrzebowania rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie może jednostronnie ograniczać natężenia ruchu powietrznego, częstotliwości ani regularności usługi, ani typu statku powietrznego lub statków powietrznych wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, jak również nie może wymagać przedkładania rozkładów lotów, programów lotów czarterowych lub planów operacyjnych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być

wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych lub ze względów ochrony środowiska (zgodnie z art. 14) przy zastosowaniu jednolitych warunków zgodnych z art. 15 Konwencji.

5. Każde przedsiębiorstwo lotnicze może wykonywać międzynarodową komunikację lotniczą bez jakichkolwiek ograniczeń w odniesieniu do możliwości zmiany, w dowolnym punkcie, typu lub liczby wykorzystywanych statków powietrznych, pod warunkiem że, z wyjątkiem usług wyłącznie towarowych, komunikacja jest częścią usługi, w przypadku której przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych obsługują Stany Zjednoczone, lub usługi, w przypadku której wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze obsługują państwo członkowskie.
6. Niniejsza umowa nie przyznaje:
 - a. przedsiębiorstwom lotniczym ze Stanów Zjednoczonych prawa zabierania na terytorium któregośkolwiek z państw członkowskich pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych za opłatą z przeznaczeniem do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
 - b. wspólnotowym przedsiębiorstwom lotniczym prawa zabierania na terytorium Stanów Zjednoczonych pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych za opłatą z przeznaczeniem do innego punktu na terytorium Stanów Zjednoczonych;

Artykuł 4

Zezwolenie

Gdy jedna ze Stron otrzyma wniosek przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, w formie i w sposób określone dla zezwoleń eksploatacyjnych i pozwoleń technicznych, wydaje odpowiednie zezwolenia i pozwolenia w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

- a. w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego ze Stanów Zjednoczonych, Stany Zjednoczone i/lub obywatele Stanów Zjednoczonych posiadają znaczący udział w tym przedsiębiorstwie lotniczym i sprawują nad nim faktyczną kontrolę;
- b. w przypadku wspólnotowego przedsiębiorstwa lotniczego, państwo lub państwa członkowskie i/lub obywatele tego państwa lub państw członkowskich posiadają znaczący udział w tym przedsiębiorstwie lotniczym i sprawują nad nim faktyczną kontrolę;
- c. przedsiębiorstwo lotnicze spełnia wymogi określone w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zazwyczaj przez Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski w odniesieniu do wykonywania międzynarodowej komunikacji lotniczej; oraz
- d. postanowienia art. 7 (Bezpieczeństwo) i art. 8 (Ochrona) są dotrzymywane i stosowane.

Artykuł 5

Cofnięcie zezwolenia

1. Każda Strona ma prawo cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenia eksploatacyjne lub pozwolenia techniczne, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć działalność przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, jeżeli:
 - a. w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego ze Stanów Zjednoczonych, Stany Zjednoczone i/lub obywatele Stanów Zjednoczonych nie posiadają znaczącego udziału w tym przedsiębiorstwie lotniczym lub nie sprawują nad nim faktycznej kontroli;
 - b. w przypadku wspólnotowego przedsiębiorstwa lotniczego, państwo lub państwa członkowskie i/lub obywatele tego państwa lub państw członkowskich nie posiadają znaczącego udziału w tym przedsiębiorstwie lotniczym lub nie sprawują nad nim faktycznej kontroli; lub
 - c. przedmiotowe przedsiębiorstwo lotnicze naruszyło przepisy ustawowe i administracyjne, o których mowa w art. 6 (Stosowanie przepisów) niniejszej umowy.
2. Jeśli nie są konieczne natychmiastowe działania w celu zapobieżenia dalszemu naruszaniu ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu, z praw określonych w tym artykule korzysta się jedynie po konsultacjach z drugą Stroną.
3. Niniejszy artykuł nie ogranicza praw obu Stron do odmowy wydania, cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub pozwolenia technicznego przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Strony, albo ustanowienia w związku z tym dodatkowych warunków, zgodnie z postanowieniami art. 7 (Bezpieczeństwo) lub art. 8 (Ochrona).

Artykuł 6

Stosowanie przepisów

1. Przepisy ustawowe i wykonawcze jednej Strony dotyczące dopuszczenia na jej terytorium lub opuszczenia tego terytorium przez statek powietrzny wykorzystywany w międzynarodowej komunikacji lotniczej, lub dotyczące eksploatacji i ruchu tego statku powietrznego na jej terytorium, mają zastosowanie do statków powietrznych wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, i muszą być przestrzegane przez te statki powietrzne podczas wchodzenia na terytorium pierwszej Strony, opuszczania go oraz przebywania na nim.
2. Podczas wchodzenia na terytorium jednej Strony, przebywania na nim oraz opuszczania go, przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony muszą przestrzegać, obowiązujących na tym terytorium przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących dopuszczania na to terytorium lub jego opuszczania przez pasażerów, załogę lub towary znajdujące się na statku powietrznym (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy celnej, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny lub

odpowiednie przepisy w przypadku poczty), w odniesieniu do przedmiotowych pasażerów, załogi lub towarów.

Artykuł 7

Bezpieczeństwo

1. Do celów wykonywania komunikacji lotniczej przewidzianej w niniejszej umowie właściwe organy każdej ze Stron uznają ważność świadectw zdatności do lotu, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych bądź zatwierdzonych przez organy drugiej Strony i nadal ważnych, pod warunkiem, że warunki uzyskania tych świadectw lub licencji spełniają przynajmniej minimalne wymagania, jakie mogą zostać ustanowione na podstawie Konwencji. Właściwe organy mogą jednakże odmówić uznania ważności świadectw kwalifikacji i licencji wydanych lub zatwierdzonych obywatelom ich państw przez właściwe organy drugiej Strony, do celów przelotu nad ich własnym terytorium.
2. Właściwe organy jednej Strony mogą poprosić inne właściwe organy o konsultacje dotyczące standardów bezpieczeństwa stosowanych przez te organy w odniesieniu do obiektów transportu lotniczego, załóg statków powietrznych, statków powietrznych oraz działania przedsiębiorstw lotniczych przez nie nadzorowanych. Jeśli nie uzgodniono inaczej, konsultacje takie odbywają się w terminie 45 dni od złożenia prośby. Jeśli w wyniku tych konsultacji składające prośbę organy stwierdzą, że konsultowane władze nie stosują i nie dotrzymują w tych obszarach skutecznie norm i wymogów bezpieczeństwa, które odpowiadają przynajmniej minimalnym normom, jakie mogą zostać ustanowione na podstawie Konwencji, informują konsultowane władze o swoich ustaleniach, jak również o działaniach uważanych za niezbędne do spełnienia tych minimalnych norm, w wyniku czego konsultowane władze podejmują odpowiednie działania naprawcze. Składające prośbę organy zastrzegają sobie prawo do odmowy wydania, cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub pozwolenia technicznego przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych, nad którymi konsultowane organy sprawują nadzór w zakresie bezpieczeństwa, jeśli organy te nie podejmują w rozsądnym terminie właściwych działań naprawczych, jak również prawo do podjęcia natychmiastowych działań wobec tego przedsiębiorstwa lotniczego lub tych przedsiębiorstw lotniczych, jeśli jest to wymagane dla zapobieżenia dalszemu naruszaniu obowiązku stosowania i dotrzymywania wyżej wymienionych norm i wymogów, prowadzącemu do bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów.
3. Wszystkie prośby i powiadomienia wystosowywane na podstawie niniejszego artykułu są również jednocześnie przekazywane Komisji Europejskiej.
4. Postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią dla właściwych organów obu Stron przeszkody w prowadzeniu dyskusji na tematy bezpieczeństwa, dotyczących również rutynowego stosowania norm i wymogów bezpieczeństwa oraz mogących wystąpić od czasu do czasu sytuacji kryzysowych.

Artykuł 8

Ochrona operacji lotniczych

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej umowy. Bez ograniczania ogólnego charakteru praw i zobowiązań Stron wynikających z prawa międzynarodowego, Strony postępują w szczególności zgodnie z następującymi porozumieniami: Konwencją w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzoną w Tokio dnia 14 września 1963 r.; Konwencją o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzoną w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r.; Konwencją o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzoną w Montrealu dnia 23 września 1971 r.; oraz Protokołem o zwalczaniu bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, sporządzonym w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.
2. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy przy zagrożeniach dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w tym pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej.
3. We wzajemnych stosunkach Strony postępują zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego i odpowiednimi zalecanymi wzorcami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji; Strony wymagają, aby operatorzy statków powietrznych ich rejestracji, operatorzy statków powietrznych, których główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania znajduje się na ich terytorium oraz operatorzy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.
4. Każda Strona zapewnia stosowanie na jej terytorium skutecznych środków służących ochronie statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załogi, ich bagażu i bagażu kabinowego, jak również towarów i zapasów pokładowych statków powietrznych, przed i podczas przyjęcia na pokład i załadowywania; oraz sprawia, że środki te będą dostosowywane tak, aby sprostać zwiększonym zagrożeniom dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Strony zgadzają się na przestrzeganie przepisów z zakresu ochrony stosowanych przez drugą Stronę w przypadku odlotu z jej terytorium i pobytu na nim. Każda Strona pozytywnie rozpatruje każdą prośbę drugiej Strony o zastosowanie specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.
5. Przy pełnym uwzględnieniu i wzajemnym poszanowaniu dla suwerenności drugiej Strony, każda ze Stron może ustanowić środki bezpieczeństwa dotyczące wlotu na jej terytorium. Tam gdzie jest to możliwe, Strona uwzględnia środki bezpieczeństwa stosowane już przez drugą Stronę, a także jej ewentualne opinie. Każda Strona uznaje jednak, że postanowienia niniejszego artykułu w niczym nie ograniczają

prawa drugiej Strony do odmowy wlotu na jej terytorium lotu lub lotów, które uważa za zagrożenie dla jej bezpieczeństwa.

6. Każda Strona może ustanowić środki nadzwyczajne, w tym zmiany obowiązujących przepisów, w reakcji na szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa. O środkach tych należy niezwłocznie poinformować właściwe organy drugiej Strony.
7. Strony podkreślają znaczenie prac nad zbliżeniem stosowanych standardów i rozwiązań jako możliwości zwiększenia bezpieczeństwa komunikacji lotniczej i ograniczenia rozbieżności przepisów. W tym celu Strony w pełni wykorzystują i rozwijają istniejące platformy rozmów nad stosowanymi i proponowanymi środkami bezpieczeństwa. Strony oczekują, że rozmowy te będą między innymi dotyczyć nowych środków bezpieczeństwa proponowanych lub rozważanych przez drugą Stronę, w tym również przeglądu środków bezpieczeństwa spowodowanego zmianą sytuacji; środków proponowanych przez jedną ze Stron w celu spełnienia wymogów w zakresie ochrony stawianych przez drugą Stronę; możliwości szybszego dostosowywania norm w odniesieniu do środków ochrony lotnictwa; oraz zgodności wymogów jednej Strony z legislacyjnymi zobowiązaniami drugiej Strony. Rozmowy te powinny służyć wspieraniu wczesnego powiadamiania o nowych inicjatywach i wymogach w zakresie ochrony oraz ich uprzedniego omawiania.
8. Bez uszczerbku dla potrzeby podjęcia natychmiastowych działań w celu ochrony bezpieczeństwa transportu Strony potwierdzają, że przy rozważaniu środków bezpieczeństwa każda ze Stron ocenia ich ewentualne negatywne skutki dla międzynarodowej komunikacji lotniczej oraz, jeśli nie istnieją ograniczenia prawne, uwzględnia te czynniki przy określaniu środków koniecznych i odpowiednich dla sprostania problemom w zakresie ochrony.
9. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innego bezprawnego aktu skierowanego przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załogi, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.
10. Jeśli jedna ze Stron ma uzasadnione powody by sądzić, że druga Strona nie przestrzega postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, jej właściwe organy mogą złożyć wniosek o natychmiastowe konsultacje z właściwymi organami drugiej Strony. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie 15 dni od daty złożenia wniosku o konsultacje stanowi uzasadnienie dla odmowy wydania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenia eksploatacyjne i pozwolenia techniczne dla przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony. W sytuacji kryzysowej Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem powyższego terminu.
11. Niezależnie od oceny portu lotniczego przeprowadzanej w celu określenia zgodności z normami i wzorcami bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, każda ze Stron może złożyć wniosek o podjęcie przez drugą Stronę współpracy w ramach oceny służącej określeniu, czy szczególne środki bezpieczeństwa stosowane przez drugą Stronę spełniają wymogi Strony składającej wniosek. Właściwe organy obu Stron wyznaczają wspólnie z wyprzedzeniem porty

lotnicze, które mają zostać poddane ocenie, jak również terminy jej przeprowadzenia, oraz określają procedurę podejmowania działań na podstawie wyników tej oceny. Uwzględniając wyniki oceny Strona składająca wniosek może zdecydować, że na terytorium drugiej Strony stosowane są środki bezpieczeństwa o równoważnym standardzie, w wyniku czego pasażerowie tranzytowi, bagaż tranzytowy i/lub towary tranzytowe mogą zostać wyłączone z powtórnej kontroli na terytorium Strony składającej wniosek. Decyzja taka jest przekazywana drugiej Stronie.

Artykuł 9

Aspekty handlowe

1. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron mają prawo do otwierania biur na terytorium drugiej Strony w celu promocji i sprzedaży usług komunikacji lotniczej i związanej z tym działalności.
2. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron są uprawnione, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony własnego personelu zarządzającego, handlowego, technicznego, operacyjnego i innego wyspecjalizowanego personelu, który jest wymagany dla wspierania świadczenia usług komunikacji lotniczej.
3.
 - a. Bez uszczerbku dla lit. b) poniżej, w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony każde przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo do:
 - (i) wykonywania obsługi naziemnej we własnym zakresie („własnej obsługi naziemnej”), lub, według jej uznania,
 - (ii) powierzenia obsługi naziemnej w całości lub w części usługodawcy wybranemu spośród konkurujących usługodawców, jeśli mają oni dostęp do rynku na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych przedmiotowej Strony i działają na tym rynku.
 - b. Prawa przysługujące na mocy lit. a) punkt (i) oraz (ii) podlegają wyłącznie ograniczeniom uzasadnionym szczególnymi względami, jak ilość dostępnej powierzchni lub ograniczone zdolności do świadczenia tego rodzaju usług, wynikającymi z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa operacji w porcie lotniczym. Jeżeli ograniczenia takie wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest skutecznej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi są udostępniane na równych i właściwych zasadach wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym; ceny tych usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów uwzględniających uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów i amortyzację.
4. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron mają prawo prowadzić sprzedaż usług komunikacji lotniczej na terytorium drugiej Strony bezpośrednio i/lub, według własnego uznania, poprzez swoich agentów lub innych pośredników wyznaczonych

przez przedsiębiorstwa lotnicze. Każde przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo do sprzedaży takich usług transportowych, a każda osoba ma prawo do ich zakupu za walutę obowiązującą na danym terytorium lub za walutę wymiennalną.

5. Każde przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo wymieniać i przekazywać nadwyżkę przychodów nad lokalnymi wydatkami z terytorium drugiej Strony do państwa, w którym znajduje się jego siedziba oraz, z wyjątkiem sytuacji, w których jest to sprzeczne z ogólnie obowiązującymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi, do innego państwa lub państw. Na wymianę i przekaz zezwala się niezwłocznie bez nakładania ograniczeń lub podatków, po kursie wymiany obowiązującym dla transakcji i przekazów w dniu, w którym przedsiębiorstwo lotnicze składa pierwotny wniosek o wykonanie przekazu.
6. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron mają prawo zapłaty za lokalne wydatki, w tym zakup materiałów pędnych, dokonywane na terytorium drugiej Strony w miejscowej walucie. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron mogą, według własnego uznania, płacić za tego rodzaju wydatki dokonywane na terytorium drugiej Strony w walutach wymiennalnych, zgodnie z obowiązującymi na danym terytorium przepisami dewizowymi.
7. W celu wykonywania lub oferowania usług objętych niniejszą umową przedsiębiorstwa lotnicze obu Stron mogą zawierać porozumienia o współpracy marketingowej, takie jak porozumienia o zastrzeżonych kontyngentach miejsc lub porozumienia o wspólnej obsłudze połączeń, z:
 - a. dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym (dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi) Stron;
 - b. dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym (dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi) państw trzecich; oraz
 - c. przedsiębiorstwem transportu lądowego lub morskiego z dowolnego państwa;pod warunkiem że (i) wszystkie strony takiego porozumienia posiadają właściwe zezwolenia oraz (ii) porozumienia spełniają warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych przez Strony w odniesieniu do wykonywania lub oferowania usług międzynarodowej komunikacji lotniczej.
8. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze Stron mogą zawierać porozumienia dotyczące udostępniania statków powietrznych wraz z załogą do celów międzynarodowego transportu lotniczego z:
 - a. dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym (dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi) Stron; oraz
 - b. dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym (dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi) państw trzecich;

pod warunkiem, że wszystkie strony takiego porozumienia posiadają właściwe zezwolenia oraz spełniają warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych przez Strony w odniesieniu do takich porozumień. Żadna ze Stron nie ma prawa wymagać od przedsiębiorstwa lotniczego drugiej

Strony, które udostępnia statek powietrzny, posiadania na podstawie niniejszej umowy praw przewozowych dla tras, na których statek powietrzny będzie wykorzystywany.

9. Bez uszczerbku dla pozostałych postanowień niniejszej umowy, przedsiębiorstwa lotnicze i pośredni dostawcy usług przewozów towarowych obu Stron mają nieograniczone prawo do wykorzystywania w przypadku międzynarodowej komunikacji lotniczej wszelkich środków transportu naziemnego celem transportu towarów do lub z dowolnego punktu na terytoriach obu Stron lub w państwach trzecich, w tym transportu do i z wszystkich portów lotniczych z urzędami celnymi, obejmujące również, tam gdzie jest to właściwe, prawo do transportu towarów pod zamknięciem celnym z zachowaniem obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych. Towary takie, niezależnie od tego czy są przemieszczane drogą naziemną lub powietrzną, mają dostęp do urzędów i formalności celnych w portach lotniczych. Przedsiębiorstwa lotnicze mogą wykonywać transport naziemny samodzielnie lub poprzez zawarcie umów z innymi przewoźnikami naziemnymi, co obejmuje również transport lądowy wykonywany przez inne przedsiębiorstwa lotnicze i pośrednich dostawców lotniczych usług towarowych. Tego rodzaju intermodalne usługi towarowe mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport powietrzny i naziemny, pod warunkiem że spedytorzy są właściwie poinformowani o warunkach takiego transportu.

Artykuł 10

Cła i opłaty

1. Statki powietrzne używane w międzynarodowej komunikacji lotniczej przez przedsiębiorstwa lotnicze jednej Strony, a także ich normalne wyposażenie, urządzenia naziemne, zapasy materiałów pędnych i smarów, techniczne materiały eksploatacyjne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (w tym, ale nie wyłącznie, artykuły żywnościowe, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń i w ograniczonych ilościach pozostałe wyroby przeznaczone do sprzedaży pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu) oraz pozostałe przedmioty przeznaczone lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub zaopatrzeniem statku powietrznego wykorzystywanego w międzynarodowej komunikacji lotniczej, znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych, będą, na zasadzie wzajemności, przy wwozie na terytorium drugiej Strony zwolnione od wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i kapitałowych, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat lub podatków, które są (a) nakładane przez organy krajowe lub Wspólnotę Europejską oraz (b) nie są związane ze świadczonymi usługami, pod warunkiem że wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie tych statków powietrznych do czasu ich odlotu.
2. Na zasadzie wzajemności, od podatków, opłat celnych i innych opłat wymienionych w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami, będą również zwolnione:
 - a. zapasy pokładowe wprowadzone lub dostarczone oraz wzięte na pokład na terytorium jednej ze Stron, i w ramach rozsądnych limitów przeznaczone do

zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych używanych w międzynarodowej komunikacji lotniczej przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, także wówczas, gdy zapasy te mają zostać zużyte w części podróży odbywającej się nad terytorium Strony, w której zostały one wzięte na pokład;

b. urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), wprowadzone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do zaopatrzenia, konserwacji lub naprawy statków powietrznych używanych w międzynarodowej komunikacji lotniczej przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony;

c. materiały pędne, smary oraz materiały techniczne przeznaczone do zużycia, wprowadzone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania przez statki powietrzne używane w międzynarodowej komunikacji lotniczej przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, także wówczas, gdy materiały te mają zostać zużyte w części podróży odbywającej się nad terytorium Strony, w której zostały one wzięte na pokład; oraz

d. materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze Stron, wprowadzone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron oraz wzięte na pokład i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych używanych w międzynarodowej komunikacji lotniczej przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, także wówczas, gdy materiały te mają zostać zużyte w części podróży odbywającej się nad terytorium Strony, w której zostały one wzięte na pokład.

3. Wyposażenie i materiały, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą na żądanie zostać objęte nadzorem lub kontrolą właściwych organów.
4. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają również zastosowanie, gdy przedsiębiorstwo lotnicze jednej ze Stron zawarło z innym przedsiębiorstwem lotniczym, które również korzysta z podobnych zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę dzierżawy lub udostępnienia na terytorium drugiej Strony wyposażenia i materiałów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.
5. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie ogranicza prawa obu Stron do nakładania podatków, obciążeń, opłat celnych oraz innych opłat lub podatków na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do zużycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.
6. Jeśli dwa lub więcej państw członkowskie przewidują rezygnację ze zwolnienia przewidzianego w art. 14 lit. b) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w stosunku do materiałów pędnych dostarczonych na ich terytoriach na statek powietrzny przedsiębiorstwa lotniczego ze Stanów Zjednoczonych do celów lotów między tymi państwami, kwestię tę rozważa wspólny komitet zgodnie z art. 17 ust. 4 lit. e).
7. Każda ze Stron może w imieniu swojego przedsiębiorstwa lotniczego lub swoich przedsiębiorstw lotniczych poprosić drugą Stronę o pomoc w skorzystaniu ze zwolnień od podatków, opłat celnych oraz innych opłat lub podatków nakładanych

przez rządy lub organy krajowe bądź lokalne na towary wyszczególnione w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, jak również, na warunkach określonych w niniejszym artykule, ze zwolnień od opłat za dostarczenie materiałów pędnych, z wyjątkiem opłat, które są związane ze świadczonymi usługami. W przypadku takiej prośby druga Strona przekazuje właściwemu organowi lub jednostce administracji rządowej stanowisko Strony składającej prośbę oraz skłania do jego należytego uwzględnienia.

Artykuł 11

Oплаты za korzystanie z infrastruktury

1. Oplaty za korzystanie z infrastruktury, nakładane przez właściwe nakładające opłaty władze lub organy każdej ze Stron na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, muszą być sprawiedliwe, uzasadnione, nie mogą być w niesprawiedliwy sposób dyskryminujące i muszą być równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. W żadnym przypadku warunki tego rodzaju opłat nakładanych na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony nie mogą być gorsze od najbardziej korzystnych warunków przyznanych w momencie ustalania tych opłat innemu przedsiębiorstwu lotniczemu.
2. Oplaty za korzystanie z infrastruktury nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe nakładające opłaty władze lub organy w związku z udostępnianiem odpowiednich obiektów i świadczeniem odpowiednich usług związanych z portem lotniczym, jego otoczeniem, służbami żeglugi powietrznej oraz ochroną lotnictwa w porcie lotniczym lub w ramach systemu portów lotniczych, ale nie mogą tych kosztów przekraczać. Oplaty takie mogą uwzględniać odpowiednią stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Obiekty i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty, są udostępniane, względnie świadczone, w sposób wydajny i gospodarny.
3. Każda ze Stron zachęca do konsultacji między właściwymi nakładającymi opłaty władzami lub organami na jej terytorium a przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z usług i obiektów; zachęca ona właściwe nakładające opłaty władze lub organy oraz przedsiębiorstwa lotnicze do wymiany informacji niezbędnych do szczegółowej analizy podstawy nałożenia tych opłat zgodnie z zasadami ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda ze Stron zachęca właściwe nakładające opłaty organy do informowania z odpowiednim wyprzedzeniem użytkowników o propozycjach zmian w opłatach za korzystanie z infrastruktury, tak aby umożliwić im wyrażenie opinii przed dokonaniem tych zmian.
4. W procedurach rozstrzygania sporów na podstawie art. 18 nie uważa się, że którakolwiek ze Stron naruszyła przepisy niniejszego artykułu, chyba że (a) nie dokona ona w odpowiednim terminie analizy podstawy opłaty bądź mechanizmu, który jest przedmiotem skargi drugiej Strony; lub (b) po przeprowadzeniu takiej analizy nie podejmie ona wszystkich stojących do jej dyspozycji działań w celu zmiany opłaty bądź mechanizmu, które naruszają postanowienia niniejszego artykułu.

Artykuł 12

Ustalanie taryf

1. Taryfy usług komunikacji lotniczej wykonywanych zgodnie z niniejszą umową są ustalane swobodnie i nie są przedkładane do zatwierdzenia ani do uprzedniej wiadomości.
2. Bez uszczerbku dla ust. 1:
 - a. Wprowadzenie lub utrzymanie taryfy, która ma być lub jest pobierana przez przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych za międzynarodową komunikację lotniczą między punktem w jednym państwie członkowskim a punktem w innym państwie członkowskim, musi odpowiadać postanowieniom art. 1 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. albo nie bardziej restrykcyjnego następnego rozporządzenia.
 - b. Na podstawie niniejszego ustępu przedsiębiorstwa lotnicze obu Stron umożliwiają właściwym organom Stron na ich wniosek natychmiastowy dostęp do informacji o poprzednich, obowiązujących i proponowanych taryfach, w sposób i w formie możliwych do zaakceptowania przez te organy.

Artykuł 13

Dotacje i pomoc państwa

1. Strony uznają, że dotacje i pomoc państwa mogą niekorzystnie wpływać na równe i sprawiedliwe warunki umożliwiające przedsiębiorstwom lotniczym konkurencję w świadczeniu usług międzynarodowej komunikacji lotniczej objętych niniejszą umową.
2. Jeśli jedna ze Stron uważa, że dotacje bądź pomoc państwa, które są rozważane lub udzielane przez drugą Stronę na rzecz jej przedsiębiorstw lotniczych, miałyby lub mają niekorzystny wpływ na równe i sprawiedliwe warunki konkurencji dla przedsiębiorstw lotniczych pierwszej Strony, może ona przedstawić swoje uwagi drugiej Stronie. Może ona ponadto zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu przewidzianego w art. 17, w celu rozpatrzenia tej kwestii oraz opracowania właściwych rozwiązań w przypadku potwierdzenia zgłoszonych zastrzeżeń.
3. Każda ze Stron może zwrócić się do właściwych jednostek administracji rządowej na terytorium drugiej Strony, w tym organów na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, jeśli uważa, że dotacja lub pomoc rozważana lub udzielana przez te organy wpłynie niekorzystnie na konkurencję w sposób, o którym mowa w ust. 2. Jeśli Strona zdecyduje się na nawiązanie takiego bezpośredniego kontaktu, informuje o tym niezwłocznie drugą Stronę na drodze dyplomatycznej. Może ona również zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu.
4. Kwestie poruszane na podstawie niniejszego artykułu mogą obejmować między innymi – udzielane przez wszelkie jednostki administracji rządowej – dokapitalizowanie, subsydiowanie krzyżowe, dotacje, gwarancje, prawa własności oraz ulgi lub zwolnienia podatkowe.

Artykuł 14

Ochrona środowiska

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa. Strony uznają, że stosunek kosztów do korzyści z działań w zakresie ochrony środowiska musi zostać starannie rozważony przy opracowywaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa.
2. Jeśli jedna ze Stron rozważa propozycje działań w zakresie ochrony środowiska, powinna ocenić ich ewentualny niekorzystny wpływ na korzystanie z praw zawartych w niniejszej umowie oraz, jeśli działania takie zostały uchwalone, powinna podjąć odpowiednie kroki służące złagodzeniu tego niekorzystnego wpływu.
3. Przy określaniu działań z zakresu ochrony środowiska należy kierować się normami ochrony środowiska dotyczącymi lotnictwa, przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i dołączonymi do Konwencji jako załączniki, z wyjątkiem przypadków, w których zgłoszone zostały różnice. Strony podejmują działania w zakresie ochrony środowiska mające wpływ na usługi komunikacji lotniczej objęte niniejszą umową, zgodnie z art. 2 i art. 3 ust. 4 niniejszej umowy.
4. Jeśli jedna ze Stron uważa, że określona kwestia związana z ochroną środowiska w zakresie komunikacji lotniczej budzi wątpliwości odnośnie do zastosowania lub realizacji niniejszej umowy, może zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu przewidzianego w art. 17, w celu rozpatrzenia tej kwestii oraz opracowania właściwych rozwiązań w przypadku potwierdzenia zgłoszonych zastrzeżeń.

Artykuł 15

Ochrona konsumentów

Strony podkreślają znaczenie ochrony konsumentów i każda ze Stron może zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu w celu rozpatrzenia kwestii ochrony konsumentów, które uważa za istotne.

Artykuł 16

Komputerowe systemy rezerwacji

1. Sprzedawcy komputerowych systemów rezerwacji (KSR) działający na terytorium jednej ze Stron mają prawo wprowadzania, utrzymywania i bezpłatnego udostępniania swoich KSR biur podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których głównym przedmiotem działalności jest dystrybucja związanych z podróżami produktów na terytorium drugiej Strony, pod warunkiem że KSR odpowiada wszystkim odpowiednim wymogom prawnym drugiej Strony.
2. Żadna ze Stron nie może na swoim terytorium nakładać ani dopuszczać nakładania na sprzedawców KSR drugiej Strony bardziej surowych wymogów w odniesieniu do sposobu prezentowania informacji przez KSR (w tym do parametrów edycji i

wyświetlania), działania, sprzedaży, własności KSR lub stosowanych w tym zakresie rozwiązań niż wymogi, które obowiązują jej własnych sprzedawców KSR.

3. Właściciele/Operatorzy KSR jednej Strony, którzy spełniają ewentualne odpowiednie wymogi prawne drugiej Strony, mają takie samo prawo do własności KSR na terytorium drugiej Strony jak właściciele/operatorzy tej drugiej Strony.

Artykuł 17

Wspólny komitet

1. Wspólny komitet, składający się z przedstawicieli Stron, spotyka się przynajmniej raz w roku w celu przeprowadzenia konsultacji dotyczących niniejszej umowy oraz przeglądu jej realizacji.
2. Każda ze Stron może ponadto zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu w celu rozwiązania problemów związanych z wykładnią lub stosowaniem niniejszej umowy. Jednakże zgodnie z art. 19 lub załącznikiem 2, wspólny komitet może jedynie rozważać kwestie dotyczące odmowy przez któregośkolwiek z uczestników realizacji zaciągniętych zobowiązań oraz wpływu decyzji z zakresu polityki konkurencji na stosowanie niniejszej umowy. Posiedzenie takie musi odbyć się tak szybko, jak to tylko możliwe, jednak nie później niż przed upływem 60 dni od daty otrzymania wniosku, chyba że uzgodniono inaczej.
3. Najpóźniej na swoim pierwszym rocznym posiedzeniu, a następnie w miarę potrzeb, wspólny komitet dokonuje przeglądu ogólnej realizacji niniejszej umowy, w tym ewentualnego wpływu ograniczeń w zakresie infrastruktury lotniczej na korzystanie z praw przewidzianych w art. 3, wpływu środków bezpieczeństwa podjętych na mocy art. 8, wpływu na warunki konkurencji, w tym w obszarze komputerowych systemów rezerwacji, oraz ewentualnych społecznych skutków realizacji niniejszej umowy.
4. Wspólny komitet przyczynia się również do pogłębienia współpracy poprzez:
 - a. wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i projektów w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach bezpieczeństwa, ochrony, środowiska, infrastruktury lotniczej (łącznie z przydziałami czasu na start lub lądowanie) oraz ochrony konsumentów;
 - b. obserwowanie społecznych skutków realizacji umowy oraz opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku potwierdzenia zgłoszonych zastrzeżeń;
 - c. uwzględnianie ewentualnych obszarów dalszego rozwijania umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian umowy;
 - d. prowadzenie katalogu kwestii związanych z subsydiami i pomocą państwa zgłaszanych przez Strony w ramach wspólnego komitetu;
 - e. podejmowanie decyzji na podstawie porozumienia, dotyczących wszelkich kwestii odnoszących się do zastosowania art. 10 ust. 6.

5. Wspólny komitet podejmuje decyzje na zasadzie porozumienia.

Artykuł 18

Rozstrzyganie sporów

1. Wszelkie spory dotyczące stosowania lub wykładni niniejszej umowy, z wyjątkiem sporów wchodzących w zakres art. 19 lub załącznika 2, które nie zostały rozstrzygnięte na posiedzeniu wspólnego komitetu, mogą za porozumieniem Stron zostać przedłożone osobie lub organowi w celu rozstrzygnięcia. Jeśli Strony nie osiągną porozumienia, na wniosek którejkolwiek ze Stron spór jest przekazywany do rozstrzygnięcia w drodze arbitrażu zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej.
2. Jeśli Strony nie uzgodnią inaczej, arbitraż będzie prowadzony przez trybunał złożony z trzech arbitrów, wyznaczonych w następujący sposób:
 - a. Każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie 20 dni od daty otrzymania wniosku o rozstrzygnięcie sporu w drodze arbitrażu. W terminie 45 dni po wyznaczeniu obu arbitrów wyznaczają oni trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału.
 - b. Jeżeli którakolwiek ze Stron nie wyznaczy arbitra, albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu, każda Strona może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów w terminie 30 dni od daty otrzymania takiego wniosku. Jeżeli Przewodniczący Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego jest obywatelem Stanów Zjednoczonych lub jednego z państw członkowskich, wyznaczenia dokona najwyższy rangą Zastępca Przewodniczącego, który nie jest z tego powodu również wykluczony.
3. Jeśli nie uzgodniono inaczej, sąd arbitrażowy określa granice swoich kompetencji zgodnie z niniejszą umową oraz przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Na wniosek jednej ze Stron sąd arbitrażowy może, po ukonstytuowaniu się, zwrócić się do drugiej Strony o podjęcie tymczasowych działań zaradczych do momentu podjęcia przez sąd ostatecznej decyzji. Zgodnie z zarządzeniem sądu arbitrażowego lub na wniosek którejkolwiek ze Stron, w terminie najpóźniej 15 dni od daty pełnego ukonstytuowania się sądu odbywa się konferencja w celu dokładnego określenia kwestii, którymi zajmować się ma sąd arbitrażowy, i szczególnych procedur, jakie mają być przez niego stosowane.
4. Jeśli nie uzgodniono inaczej lub jeśli sąd arbitrażowy nie zarządził inaczej:
 - a. Uzasadnienie skargi należy przedłożyć w terminie 30 dni od daty pełnego ukonstytuowania się sądu arbitrażowego, a odpowiedź na skargę w terminie 40 dni od złożenia skargi. Odpowiedzi Strony składającej skargę należy przedłożyć w terminie 15 dni od daty przedstawienia odpowiedzi na skargę. Odpowiedzi strony przeciwnej należy przedłożyć w terminie kolejnych 15 dni.

- b. Na wniosek jednej ze Stron lub z własnej inicjatywy sąd arbitrażowy organizuje przesłuchanie Stron w terminie 15 dni od daty przekazania ostatniej odpowiedzi.
5. Sąd arbitrażowy stara się przedstawić pisemną decyzję w terminie 30 dni po zakończeniu przesłuchania lub, jeśli takowe nie miało miejsca, w terminie 30 dni po otrzymaniu ostatniej odpowiedzi. Decyzje sądu arbitrażowego przyjmowane są większością głosów.
6. Strony mogą złożyć wniosek o wyjaśnienie decyzji w terminie 10 dni po jej przedstawieniu, zaś wyjaśnienia muszą zostać udzielone w terminie 15 dni od daty złożenia takiego wniosku.
7. Jeśli sąd arbitrażowy stwierdzi, że nastąpiło naruszenie postanowień niniejszej umowy, i że odpowiedzialna za to Strona nie podejmuje działań zaradczych ani nie osiągnęła w terminie 40 dni po ogłoszeniu decyzji sądu porozumienia z drugą Stroną co do obopólnie zadowalającego rozwiązania, druga Strona może zawiesić porównywalne korzyści wynikające z niniejszej umowy do momentu osiągnięcia przez Strony porozumienia w sprawie rozwiązania sporu. Niniejszy ustęp nie ogranicza w żaden sposób prawa obu Stron do podjęcia proporcjonalnych działań zgodnie z prawem międzynarodowym.
8. Koszty sądu arbitrażowego, w tym honoraria i wydatki arbitrów, są ponoszone w równych częściach przez obie Strony. Wszelkie koszty poniesione przez Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego lub przez Zastępcę Przewodniczącego tej Rady w związku z procedurami na podstawie ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu są traktowane jako część kosztów trybunału.

Artykuł 19

Konkurencja

1. Strony uznają, że konkurencja między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku połączeń transatlantyckich ma istotne znaczenie dla osiągnięcia celów niniejszej umowy i potwierdzają, że stosują one swoje przepisy w zakresie konkurencji w celu ochrony i wspierania konkurencji w ogóle, nie zaś poszczególnych uczestników rynku.
2. Strony uznają, że w odniesieniu do stosowania przez nie przepisów w zakresie konkurencji do międzynarodowej komunikacji lotniczej mogą wystąpić różnice mające wpływ na rynek połączeń transatlantyckich, i że zmniejszenie tych różnic może sprzyjać konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na tym rynku.
3. Strony uznają, że współpraca między ich odpowiednimi organami ds. konkurencji służy wspieraniu konkurencji na rynkach i może przyczynić się do wspierania wzajemnie zgodnych mechanizmów regulacyjnych oraz do zmniejszania różnic w podejściu do przeprowadzanych przez te organy kontroli porozumień między przedsiębiorstwami lotniczymi. W związku z powyższym Strony wspierają tę współpracę w stopniu, w jakim jest to możliwe, z uwzględnieniem różnic

dotyczących zakresu odpowiedzialności, kompetencji i procedur organów, zgodnie z załącznikiem 2..

4. Wspólny komitet jest co roku informowany o wynikach współpracy prowadzonej zgodnie z załącznikiem 2.

Artykuł 20

Dalsze negocjacje

Strony podzielają zamiar kontynuowania starań o otwarcie dostępu do rynków i maksymalizację korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyku. W tym celu Strony opracowują listę zagadnień o priorytetowym znaczeniu dla obu Stron. Mając na uwadze szybkie osiągnięcie następnego etapu, Strony rozpoczynają negocjacje najpóźniej 60 dni po rozpoczęciu tymczasowego stosowania niniejszej umowy.

Artykuł 21

Związek z innymi umowami

1. W okresie tymczasowego stosowania niniejszej umowy zgodnie z art. 24, stosowanie umów dwustronnych wymienionych w załączniku 1 sekcja 1 zostaje zawieszone, z wyjątkiem postanowień wymienionych w załączniku 1 sekcja 2.
2. Po wejściu w życie niniejszej umowy zgodnie z art. 25, niniejsza umowa zastępuje umowy dwustronne wymienione w załączniku 1 sekcja 1, z wyjątkiem postanowień wymienionych w załączniku 1 sekcja 2.
3. Jeśli Strony przystąpią do umowy wielostronnej lub zatwierdzą decyzję przyjętą przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy zagadnień objętych niniejszą umową, przeprowadzają w ramach wspólnego komitetu konsultacje w celu określenia, czy niniejsza umowa powinna zostać zmieniona dla uwzględnienia rozwoju sytuacji.

Artykuł 22

Wypowiedzenie

Każda Strona może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie na drodze dyplomatycznej drugą Stronę o podjęciu decyzji o wypowiedzeniu niniejszej umowy. Wypowiedzenie takie przesyłane jest jednocześnie do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza umowa wygasa o północy GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który obowiązuje po upływie roku od daty pisemnego wypowiedzenia, chyba że wypowiedzenie zostanie przed upływem tego terminu cofnięte na drodze porozumienia Stron.

Artykuł 23

Rejestracja w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego

Niniejsza umowa oraz wszystkie jej zmiany są rejestrowane w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 24

Tymczasowe stosowanie

Z zastrzeżeniem wejścia w życie zgodnie z art. 25:

1. Strony zgadzają się stosować niniejszą umowę od [A].
2. Każda Strona może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie na drodze dyplomatycznej drugą Stronę o podjęciu decyzji o zaprzestaniu stosowania niniejszej umowy. W takim przypadku stosowanie ustaje o północy GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który obowiązuje po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia, chyba że zaprzestanie stosowania zostanie przed upływem tego terminu cofnięte na drodze porozumienia Stron.

Artykuł 25

Wejście w życie

Niniejsza umowa wchodzi w życie po upływie miesiąca od daty noty w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej, że wszystkie procedury konieczne do wejścia w życie niniejszej umowy zostały zakończone. Do celów tej wymiany not Stany Zjednoczone przekazują Wspólnocie Europejskiej notę dyplomatyczną dla Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich, a Wspólnota Europejska przekazuje Stanom Zjednoczonym notę dyplomatyczną lub noty dyplomatyczne od Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna lub noty dyplomatyczne od Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich zawierają złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej umowy zostały zakończone.

W DOWÓD CZEGO odpowiednio upoważnieni niżej podpisani złożyli swoje podpisy pod tekstem niniejszej umowy.

Sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w [_____], dnia [_____] r. w językach: angielskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim. W przypadku rozbieżności wiążąca jest wersja w języku angielskim.

W IMIENIU STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI

W IMIENIU REPUBLIKI AUSTRII

W IMIENIU KRÓLESTWA BELGII

W IMIENIU REPUBLIKI CYPRYJSKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI CZESKIEJ

W IMIENIU KRÓLESTWA DANII

W IMIENIU REPUBLIKI ESTONII

W IMIENIU REPUBLIKI FINLANDII

W IMIENIU REPUBLIKI FRANCUSKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC

W IMIENIU REPUBLIKI GRECKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI WĘGERSKIEJ

W IMIENIU IRLANDII

W IMIENIU REPUBLIKI WŁOSKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI ŁOTEWSKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI LITEWSKIEJ

W IMIENIU WIELKIEGO KSIĘSTWA LUKSEMBURGA

W IMIENIU REPUBLIKI MALTY

W IMIENIU KRÓLESTWA NIDERLANDÓW

W IMIENIU RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI PORTUGALSKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI SŁOWACKIEJ

W IMIENIU REPUBLIKI SŁOWENII

W IMIENIU KRÓLESTWA HISZPANII

W IMIENIU KRÓLESTWA SZWECJI

W IMIENIU ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII
PÓŁNOCNEJ

W IMIENIU WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

ZAŁĄCZNIK 1

Sekcja 1

Zgodnie z art. 21 niniejszej umowy, niniejsza umowa zawiesza lub zastępuje następujące dwustronne umowy o komunikacji lotniczej zawarte między Stanami Zjednoczonymi i państwami członkowskimi:

- a. Republika Austrii: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Wiedniu dnia 16 marca 1989 r.; zmieniona dnia 14 czerwca 1995 r.
- b. Królestwo Belgii: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie dnia 23 października 1980 r.; zmieniona dnia 22 września i dnia 12 listopada 1986 r.; zmieniona dnia 5 listopada 1993 r. i dnia 12 stycznia 1994 r.

(Zmiana uchwalona dnia 5 września 1995 r. (stosowana tymczasowo)).

- c. Republika Czeska: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Pradze dnia 10 września 1996 r.; zmieniona dnia 4 czerwca 2001 r. i dnia 14 lutego 2002 r.
- d. Królestwo Danii: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie w dniu 16 grudnia 1944 r.; zmieniona dnia 6 sierpnia 1954 r.; zmieniona dnia 16 czerwca 1995 r.
- e. Republika Finlandii: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Helsinkach dnia 29 marca 1949 r.; związany z nią protokół podpisany dnia 12 maja 1980 r.; umowa w sprawie zmian umowy z 1949 r. i protokołu z 1980 r. zawarta dnia 9 czerwca 1995 r.
- f. Republika Francuska: Umowa o komunikacji lotniczej, podpisana w Waszyngtonie dnia 18 czerwca 1998 r.; zmieniona dnia 10 października 2000 r.; zmieniona dnia 22 stycznia 2002 r.
- g. Republika Federalna Niemiec: Umowa o komunikacji lotniczej i wymiana not podpisana w Waszyngtonie w dniu 7 lipca 1955 r.; zmieniona dnia 25 kwietnia 1989 r.

(związany z nią protokół zawarty dnia 1 listopada 1978 r.; związana z nią umowa zawarta dnia 24 maja 1994 r.; protokół w sprawie zmiany umowy z 1955 r., zawarty dnia 23 maja 1996 r.; umowa w sprawie zmiany protokołu z 1996 r. zawarta dnia 10 października 2002 r. (wszystkie stosowane tymczasowo)).

- h. Republika Grecka: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Atenach dnia 31 lipca 1991 r.; przedłużona do dnia 31 lipca 2006 r. przez wymianę not z dnia 19 i 25 lipca 2005 r.
- i. Republika Węgierska: Umowa o komunikacji lotniczej i protokół ustaleń, podpisane w Budapeszcie dnia 12 lipca 1989 r.; przedłużona do dnia 12 lipca 2006 r. przez wymianę not z dnia 12 lipca i 7 listopada 2005 r.

- j. Irlandia: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie dnia 3 lutego 1945 r.; zmieniona dnia 25 stycznia 1988 r. i 29 września 1989 r. zmieniona dnia 25 lipca i 6 września 1990 r.

(Protokół konsultacji podpisany w Waszyngtonie dnia 28 października 1993 r. (stosowany tymczasowo)).

- k. Republika Włosa: Umowa o komunikacji lotniczej, wraz z protokołem ustaleń i wymianą not, podpisana w Rzymie dnia 22 czerwca 1970 r.; zmieniona dnia 25 października 1988 r.; związany z nią protokół ustaleń podpisany dnia 27 września 1990 r.; zmiana umowy z 1970 r. oraz protokołu ustaleń z 1990 r. uchwalona dnia 22 listopada i dnia 23 grudnia 1991 r.; zmiana umowy z 1970 r. oraz protokołu ustaleń z 1990 r. uchwalona dnia 30 maja i dnia 21 października 1997 r.; umowa uzupełniająca umowę z 1970 r., uchwalona dnia 30 grudnia 1998 r. i dnia 2 lutego 1999 r.

(Protokół zmieniający umowę z 1970 r. uchwalony dnia 6 grudnia 1999 r. (stosowany tymczasowo)).

- l. Wielkie Księstwo Luksemburga: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Luksemburgu dnia 19 sierpnia 1986 r.; zmieniona dnia 6 czerwca 1995 r.; zmieniona dnia 13 i 21 lipca 1998 r.
- m. Republika Malty: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Waszyngtonie dnia 12 października 2000 r.;
- n. Królestwo Niderlandów: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Waszyngtonie dnia 3 kwietnia 1957 r.; protokół w sprawie zmiany umowy z 1957 r. zawarty dnia 31 marca 1978 r.; zmiana protokołu z 1978 r. uchwalona dnia 11 czerwca 1986 r.; zmiana umowy z 1957 r. uchwalona dnia 13 października i dnia 22 grudnia 1987 r.; zmiana umowy z 1957 r. uchwalona dnia 29 stycznia i dnia 13 marca 1992 r.; zmiana umowy z 1957 r. i protokołu z 1978 r. uchwalona dnia 14 października 1992 r.
- o. Rzeczpospolita Polska: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Warszawie dnia 16 czerwca 2001 r.
- p. Republika Portugalska: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Lizbonie dnia 30 maja 2000 r.
- q. Republika Słowacka: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Bratysławie dnia 22 stycznia 2001 r.
- r. Królestwo Hiszpanii: Umowa o komunikacji lotniczej podpisana w Madrycie dnia 20 lutego 1973 r.; związana z nią umowa z dnia 20 lutego, 31 marca i 7 kwietnia 1987 r.; zmiana umowy z 1973 r. uchwalona dnia 31 maja 1989 r.; zmiana umowy z 1973 r. uchwalona dnia 27 listopada 1991 r.
- s. Królestwo Szwecji: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie w dniu 16 grudnia 1944 r.; zmieniona dnia 6 sierpnia 1954 r.; zmieniona dnia 16 czerwca 1995 r.

- t. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej: Umowa o komunikacji lotniczej i wymiana pism podpisana w Bermuda dnia 23 lipca 1977 r.; umowa dotycząca taryf w połączeniach transatlantyckich zawarta dnia 17 marca 1978 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r. zawarta dnia 25 kwietnia 1978 r.; umowa zmieniająca i przedłużająca umowę dotyczącą taryf w połączeniach transatlantyckich z 1978 r., zawarta dnia 2 i 9 listopada 1978 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r. zawarta dnia 4 grudnia 1980 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r. zawarta dnia 20 lutego 1985 r.; umowa zmieniająca art. 7, załącznik 2 i załącznik 5 umowy z 1977 r. zawarta dnia 25 maja 1989 r.; umowa dotycząca zmian umowy z 1977 r., zakończenia arbitrażu między Stanami Zjednoczonymi a Zjednoczonym Królestwem w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury portu lotniczego Heathrow oraz wniosku o arbitraż złożonego przez Zjednoczone Królestwo w nocy ambasady nr 87 z dnia 13 października 1993 r. oraz rozstrzygnięciu kwestii, które były przedmiotem tego postępowania, zawarta dnia 11 marca 1994 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r. zawarta dnia 27 marca 1997 r.

(regulacje stosowane tymczasowo, zawarte w protokole konsultacji z dnia 11 września 1986 r.; regulacje zawarte w wymianie pism z dnia 27 lipca 1990 r.; regulacje zawarte w protokole konsultacji z dnia 11 marca 1991 r.; regulacje zawarte w wymianie pism z dnia 6 października 1994 r.; regulacje zawarte w protokole konsultacji z dnia 5 czerwca 1995 r.; regulacje zawarte w wymianie pism z dnia 31 marca i 3 kwietnia 2000 r. (wszystkie stosowane tymczasowo)).

Sekcja 2

Bez uszczerbku dla sekcji 1 niniejszego załącznika, w przypadku obszarów, które nie są objęte definicją „terytorium” zawartą w art. 1 niniejszej umowy, umowy wymienione w literach d) (Dania-Stany Zjednoczone), f) (Francja-Stany Zjednoczone) oraz t) (Zjednoczone Królestwo-Stany Zjednoczone) sekcji 1 w dalszym ciągu obowiązują zgodnie z ich warunkami.

Sekcja 3

Bez uszczerbku dla art. 3 niniejszej umowy, przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych nie mają prawa do świadczenia usług wyłącznie towarowych, które nie są częścią usługi obejmującej Stany Zjednoczone, do lub z miejsc w państwach członkowskich, z wyjątkiem do lub z miejsc w Republice Czeskiej, Republice Francuskiej, Republice Federalnej Niemiec, Wielkim Księstwie Luksemburga, Republice Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Portugalskiej i Republice Słowackiej.

Sekcja 4

Bez uszczerbku dla pozostałych postanowień niniejszej umowy, niniejsza sekcja ma zastosowanie do regularnych i czarterowych kombinowanych połączeń lotniczych między Irlandią i Stanami Zjednoczonymi od początku zimowego sezonu IATA 2006/2007 do końca zimowego sezonu IATA 2007/2008.

- a. (i) Każde przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych i Wspólnoty może wykonywać 3 loty bez międzylądowania między Stanami Zjednoczonymi i Dublinem za każdy lot bez międzylądowania, który

wykonuje między Stanami Zjednoczonymi i Shannon. To prawo do lotów bez międzylądowania do Dublina opiera się na średniej liczbie lotów w całym, obejmującym trzy sezony, okresie przejściowym. Lot jest uważany za lot bez międzylądowania do Dublina lub Shannon odpowiednio do pierwszego miejsca przylotu lub ostatniego miejsca lądowania w Irlandii.

- (ii) Wymóg obsługiwaniania Shannon w punkcie (i) litery a) niniejszej sekcji wygasa, jeśli przedsiębiorstwo lotnicze uruchamia regularne lub czarterowe kombinowane połączenie lotnicze między Dublinem i Stanami Zjednoczonymi w obu kierunkach, bez wykonywania przeciętnie w okresie przejściowym przynajmniej jednego lotu bez międzylądowania do Shannon za każde trzy loty bez międzylądowania do Dublina.
- b. W przypadku połączeń między Stanami Zjednoczonymi i Irlandią, przedsiębiorstwa lotnicze ze Wspólnoty mogą obsługiwać wyłącznie Boston, Nowy Jork, Chicago, Los Angeles i trzy dodatkowe miejsca w Stanach Zjednoczonych, o których Stany Zjednoczone są powiadamiane w przypadku ich wyboru lub zmiany. Połączenia te mogą być wykonywane z międzylądowaniami w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich.
- c. Wspólna obsługa połączeń między Irlandią i Stanami Zjednoczonymi jest dozwolona tylko poprzez inne miejsca we Wspólnocie Europejskiej. Pozostałe porozumienia o wspólnej obsłudze połączeń są rozpatrywane wyłącznie na podstawie wzajemności.

ZAŁĄCZNIK 2

dotyczący

współpracy w zakresie zagadnień konkurencji istotnych dla sektora transportu lotniczego

Artykuł 1

Współpraca opisana w niniejszym załączniku jest realizowana przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz Komisję Wspólnot Europejskich (dalej zwanych „uczestnikami”), zgodnie z ich właściwymi funkcjami w dziedzinie zagadnień konkurencji w sektorze transportu lotniczego, dotyczących Stanów Zjednoczonych i Wspólnoty Europejskiej.

Artykuł 2

Cel

Celem tej współpracy jest:

1. Wspieranie wzajemnego zrozumienia przy stosowaniu przez uczestników przepisów, procedur i praktyk zgodnie z ich odpowiednimi przepisami z zakresu konkurencji służące wzmocnieniu konkurencji w sektorze transportu lotniczego;
2. Ułatwienie zrozumienia przez uczestników wpływu, jaki rozwój sytuacji w sektorze transportu lotniczego ma na konkurencję na międzynarodowym rynku transportu lotniczego; oraz
3. Ograniczenie potencjału konfliktów między uczestnikami wynikających ze stosowania przez nich swoich odpowiednich przepisów z zakresu konkurencji wobec umów i innych porozumień o współpracy, które mają wpływ na rynek transatlantycki;
4. Wspieranie dających się pogodzić koncepcji w zakresie regulacji dotyczących umów i innych porozumień o współpracy poprzez lepsze zrozumienie metodyki, technik analizy (w tym definicji właściwego rynku, względnie właściwych rynków, oraz analizy efektów w zakresie konkurencji) oraz rozwiązań problemów, stosowanych przez uczestników w ramach przeprowadzanych przez nie niezależnych przeglądów konkurencji.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego załącznika wyrażenie „przepisy z zakresu konkurencji” oznacza ustawy, procedury i praktyki uczestników służące wykonywaniu ich odpowiednich funkcji w ramach przeglądów umów i innych porozumień o współpracy zawieranych przez przedsiębiorstwa lotnicze na rynku międzynarodowym. W przypadku Wspólnoty Europejskiej

obejmuje to między innymi art. 81, 82 i 85 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i dotyczące wymienionych artykułów przepisy wykonawcze na mocy wspomnianego traktatu, jak również ewentualne zmiany do tychże. W przypadku Departamentu Transportu obejmuje to między innymi tytuł 49 sekcje 41308, 41309 i 41720 United States Code i jego przepisy wykonawcze oraz związane z nim precedensy.

Artykuł 4

Obszary współpracy

Z zastrzeżeniem ograniczeń w art. 5 ust. 1 lit. a) i b), współpraca między uczestnikami obejmuje:

- (1) Spotkania przedstawicieli uczestników, w tym ekspertów ds. konkurencji, zasadniczo raz na pół roku, w celu przedyskutowania rozwoju w sektorze transportu lotniczego, kwestii polityki konkurencji będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz koncepcji analitycznych w zakresie stosowania prawa konkurencji do międzynarodowego transportu lotniczego, w szczególności na rynku transatlantyckim. Powyższe dyskusje mogą prowadzić do lepszego zrozumienia podejścia każdego z uczestników do zagadnień konkurencji, w tym określenia istniejących podobieństw i większej wzajemnej zgodności tych koncepcji, w szczególności w odniesieniu do porozumień między przewoźnikami.
- (2) Konsultacje między uczestnikami, kiedy tylko będą potrzebne, za obopólną zgodą lub na wniosek jednego z uczestników, w celu przedyskutowania spraw związanych z niniejszym załącznikiem, w tym spraw szczegółowych.
- (3) Każdy z uczestników może według własnego uznania zapraszać w razie potrzeby przedstawicieli innych organów rządowych do uczestnictwa w spotkaniach lub konsultacjach organizowanych zgodnie ust. 1 lub 2 powyżej.
- (4) Powiadamianie we właściwym czasie o następujących procedurach lub sprawach, które w ocenie powiadamiającego uczestnika mogą mieć istotny wpływ na interesy drugiego uczestnika w dziedzinie konkurencji:
 - a. W odniesieniu do departamentu transportu, (i) procedurach przeglądu wniosków o zatwierdzenie umów lub innych porozumień o współpracy zawieranych przez przedsiębiorstwa lotnicze i dotyczących międzynarodowego transportu lotniczego, w szczególności dotyczących zwolnienia od przepisów z zakresu konkurencji w przypadku przedsiębiorstw lotniczych założonych na mocy praw Stanów Zjednoczonych i Wspólnoty Europejskiej, oraz (ii) zezwoleniach na umowy joint-venture na podstawie tytułu 49 sekcja 41720 United States Code; oraz
 - b. W odniesieniu do Komisji Wspólnot Europejskich, (i) procedurach przeglądu umów lub innych porozumień o współpracy zawieranych przez przedsiębiorstwa lotnicze i dotyczących międzynarodowego transportu lotniczego, w szczególności w przypadku aliansów i innych porozumień o współpracy dotyczących przedsiębiorstw lotniczych założonych na mocy praw Stanów Zjednoczonych i Wspólnoty Europejskiej, oraz (ii) rozpatrywaniu

indywidualnych lub grupowych zwolnień od przepisów konkurencji Unii Europejskiej;

- (5) Powiadamianie o dostępności u danego uczestnika informacji i danych w formie elektronicznej lub innej, które to dane w ocenie tego uczestnika mogą mieć istotny wpływ na interesy drugiego uczestnika w dziedzinie konkurencji, oraz wszelkich związanych warunkach dotyczących dostępności tych danych; oraz
- (6) Powiadamianie o innych działaniach związanych z polityką konkurencji w zakresie transportu lotniczego, które są istotne w ocenie powiadamiającego uczestnika.

Artykuł 5

Wykorzystywanie i ujawnianie informacji

- (1) Bez uszczerbku dla pozostałych przepisów niniejszego załącznika, żaden z uczestników nie jest zobowiązany do udostępniania drugiemu uczestnikowi informacji, jeśli jej ujawnienie składającemu taki wniosek uczestnikowi:
 - a. jest zabronione przez przepisy ustawowe i wykonawcze bądź praktyki uczestnika posiadającego informacje; lub
 - b. byłoby nie do pogodzenia z istotnymi interesami uczestnika posiadającego informacje.
- (2) Każdy z uczestników zachowuje w największym możliwym stopniu poufność informacji, które zostały mu udostępnione jako poufne przez drugiego uczestnika na podstawie niniejszego załącznika i odpowiada odmownie na wszelkie wnioski o ujawnienie tych informacji stronie trzeciej, która nie posiada od uczestnika udzielającego informacji pozwolenia na ich otrzymanie. Każdy uczestnik wyraża gotowość do powiadomienia drugiego uczestnika, jeśli jakiegokolwiek informacje, które miałyby zostać wymienione w trakcie dyskusji lub w jakiegokolwiek inny sposób, musiałyby zostać ujawnione w ramach procedury otwartej publicznie..
- (3) Jeśli zgodnie z niniejszym załącznikiem uczestnik udostępnia drugiemu uczestnikowi informacje jako poufne do celów określonych w art. 2, informacje te powinny być wykorzystywane przez otrzymującego je uczestnika wyłącznie do tych celów.

Artykuł 6

Realizacja

- (1) Każdy uczestnik wyznacza przedstawiciela odpowiedzialnego za koordynację działań przewidzianych w niniejszym załączniku.
- (2) Niniejszy załącznik oraz wszystkie działania podjęte przez uczestnika na jego podstawie

- a. powinny być realizowane tylko w takim stopniu, w jakim odpowiada to przepisom ustawowym i wykonawczym oraz praktykom mającym zastosowanie wobec tego uczestnika; oraz
- b. Wspólnotami Europejskimi i Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej stosowania ich prawa konkurencji.