

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.2.2011
KOM(2011) 43 wersja ostateczna

2011/0020 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania porozumienia o współpracy między
Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w zakresie prac badawczo-
rozwojowych w lotnictwie cywilnym**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Podstawa i cele wniosku

Dnia 30 marca 2009 r. Rada wystąpiła do Komisji o podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu osiągnięcia najwyższego poziomu interoperacyjności między programem modernizacji europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym – SESAR (zob. poniżej) a odpowiadającym mu programem w USA – NextGen, a także pozostałymi projektami regionalnymi w regionach ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego). Ponadto Komisję poproszono o wzięcie pod uwagę konieczności dostosowania programu SESAR do rozwoju globalnej koncepcji ICAO. W tym celu Rada poprosiła Komisję o przedłożenie zalecenia do upoważnienia Komisji do rozpoczęcia negocjacji z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego (FAA) USA w sprawie porozumienia o współpracy¹. Komisja przedłożyła Radzie stosowne zalecenie² dnia 10 czerwca 2009 r. Komisja zaproponowała jednak rozszerzenie zakresu współpracy będącego przedmiotem negocjacji z FAA dotyczących interoperacyjności SESAR-NextGen i włączenie prac badawczo-rozwojowych w lotnictwie cywilnym.

Na podstawie zalecenia Komisji, dnia 9 października 2009 r., Rada przyjęła decyzję upoważniającą Komisję do otwarcia negocjacji w imieniu UE z FAA dotyczących porozumienia o współpracy w zakresie prac badawczo-rozwojowych w lotnictwie cywilnym. Rada wystąpiła do Komisji także o równoczesne przygotowanie załącznika dotyczącego interoperacyjności SESAR-NextGen.

Proponowane porozumienie określa warunki wzajemnej współpracy między UE a USA na rzecz propagowania i rozwoju prac badawczo-rozwojowych w lotnictwie cywilnym. Stanowi ono ważny instrument, który, dzięki prawnie wiążącym ramom oraz przestrzeganiu wzajemnie ustalonych zasad, pozwoli stronom razem realizować wspólny cel, a mianowicie zapewnić ekologiczny i bardziej efektywny system transportu lotniczego. Projekt porozumienia pozwoli stronom uruchomić współpracę w zakresie prac badawczo-rozwojowych w każdej dziedzinie związanej z lotnictwem cywilnym.

Na podstawie wytycznych negocjacyjnych zawartych w udzielonym mandacie, dnia 18 czerwca 2010 r. obydwie strony parafowały projekt porozumienia o współpracy oraz projekt załącznika dotyczącego interoperacyjności SESAR-NextGen. W oczekiwaniu na zgodę Parlamentu Europejskiego oraz na decyzję Rady w sprawie zawarcia proponowanego porozumienia, Komisja proponuje Radzie przyjęcie decyzji zezwalającej na jego podpisanie i tymczasowe stosowanie.

1.2. Kontekst ogólny

SESAR

Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) jest technologicznym filarem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES)³. Jest to

¹ Rezolucja Rady w sprawie zatwierdzenia centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie, art. 14 i 15, z dnia 30 marca 2009 r.

² Zalecenie Komisji dla Rady SEC(2009) 744 wersja ostateczna z 8.6.2009.

³ Rozporządzenia ...

program trzyetapowy, który **określił, opracowuje i wdroży** wysokiej jakości technologie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) nowej generacji, systemy i procedury zgodne z celami i wymogami SES. Jednym z kluczowych efektów fazy planowania SESAR jest europejski centralny plan zarządzania ruchem lotniczym w Europie (centralny plan ATM), który stanowi wspólnie opracowaną mapę drogową, zatwierdzoną przez Radę UE i uznaną przez wszystkie zainteresowane strony ATM, służącą wdrożeniu technologii i procedur ATM nowej generacji w ciągu najbliższych 10-15 lat. Centralny plan ATM wskazuje program prac dla fazy opracowania i będzie kluczowym narzędziem w zarządzaniu fazą wdrożenia SESAR.

Program SESAR jest obecnie w fazie opracowania, która obejmuje ponad 300 projektów spójnych i skoordynowanych badań, rozwoju i zatwierdzania, centralnie zarządzanych przez wspólne przedsięwzięcie SESAR (SJU), pierwsze partnerstwo publiczno-prywatne w dziedzinie ATM ustanowione jako organ UE. Zadaniem SJU jest zapewnienie modernizacji europejskiego systemu ATM poprzez skoordynowanie i skoncentrowanie wszystkich istotnych prac badawczo-rozwojowych w UE. Jego członkami założycielami są UE oraz Eurocontrol i liczy ono 15 członków branżowych (producentów sprzętu naziemnego i pokładowego, porty lotnicze, przedsiębiorstwa lotnicze, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej), w tym podmioty z państw spoza UE oraz kilku partnerów stowarzyszonych.

W Stanach Zjednoczonych FAA także realizuje program modernizacji ATM, znany jako NexGen. Biorąc pod uwagę zbieżność SESAR i NextGen, użytkownicy europejskiej przestrzeni powietrznej przedstawili zdecydowane żądanie zapewnienia interoperacyjności między SESAR a NextGen, aby zapewnić bezpieczne i sprawne operacje lotnicze na całym świecie, zwiększyć możliwości rynkowe dla branży lotniczej w Europie oraz uniknąć kosztownego dublowania się wyposażenia pokładowego statków powietrznych. Przedsiębiorstwa amerykańskie mają już dostęp do europejskich programów badawczo-rozwojowych, takich jak SESAR. Zasadnicze znaczenie dla europejskiej branży lotniczej ma zatem zapewnienie zasady wzajemności.

Komisja uważa, że zacieśnienie z FAA współpracy technicznej i operacyjnej jest zadaniem pilnym i niezbędnym dla całego sektora lotnictwa cywilnego. W istocie bardziej skuteczne i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego można osiągnąć poprzez podejście holistyczne odnoszące się do wszystkich aspektów lotnictwa cywilnego. To skłoniło Komisję do zarekomendowania rozszerzenia zakresu współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Proponowane porozumienie o współpracy z USA stanowi solidne i prawnie wiążące podstawy realizacji wspólnych prac badawczo-rozwojowych, należycie przy tym traktujące tak drażliwe kwestie jak odpowiedzialność, prawa własności intelektualnej i zasada wzajemności. Ponadto dzięki porozumieniu istnieje możliwość ustanowienia standardów międzynarodowych w lotnictwie, zapewniając globalną interoperacyjność w odpowiedzi na oczekiwania zainteresowanych stron i zapewniając branży europejskiej szersze możliwości rynkowe.

1.3. Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Komisja Europejska i FAA początkowo podpisały protokół ustaleń dnia 18 lipca 2006 r., ustanawiający ramy współpracy w celu ułatwienia wspólnych działań w wymiarze światowym poprzez wdrożenie ATM w szerszym zakresie. Protokół ustaleń zmieniono dnia 17 marca 2009 r. w celu uwzględnienia kluczowej roli SJU we współpracy technicznej z FAA pod nadzorem Komisji Europejskiej. Jednak ze względu na jego deklaracyjny charakter,

protokół ustaleń nie stanowi wymaganych, prawnie wiążących ram odpowiednio traktujących kwestie odpowiedzialności, praw własności intelektualnej i zasady wzajemności. Proponowane porozumienie o współpracy, a w szczególności jego załącznik dotyczący interoperacyjności SESAR-NextGen, zastąpi obecny protokół ustaleń.

1.4. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Proponowane porozumienie o współpracy przyczyni się do realizacji celów polityki w zakresie SES, wspierając realizację programu SESAR, czyli filaru technologicznego. Terminowe opracowanie i wdrożenie nowych technologii i procedur ATM istotnie zwiększy potencjał innowacyjny Europy oraz konkurencyjność europejskiego przemysłu na całym świecie, pozwalając UE uzyskać silny głos w organach normalizacyjnych.

Projekt porozumienia stymulować będzie współpracę techniczną i operacyjną między stronami dzięki jasnym ramom prawnym. Odpowiada to polityce badawczej UE i przyczyni się do realizacji celów siódmego programu ramowego.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Branża lotnicza popiera możliwości oferowane przez wiążące porozumienie o współpracy między UE a USA. Europejska branża lotnicza spodziewa się, że wprowadzenie na podstawie porozumienia zasady wzajemności pozwoli jej skorzystać z porównywalnych możliwości zaangażowania się we współpracę z USA na zasadzie przejrzystości, wzajemnych korzyści, sprawiedliwego i uczciwego traktowania.

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W procesie negocjacji dotyczących porozumienia Komisja konsultowała się z zainteresowanymi stronami, w szczególności poprzez wspólne przedsięwzięcie SESAR, oraz z państwami członkowskimi za pośrednictwem specjalnego komitetu ustanowionego przez Radę.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Uwagi zainteresowanych stron zostały w należyty sposób uwzględnione podczas opracowywania stanowiska negocjacyjnego Unii.

2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Wiedzę techniczną w trakcie negocjacji zapewniło wspólne przedsięwzięcie SESAR. Wiedzę prawniczą zapewniły służby prawne Komisji. Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

2.3. Ocena skutków

Porozumienie stanowi solidną podstawę prawną pozwalającą na dogłębną współpracę techniczną i operacyjną, prowadzącą do wczesnego opracowania wspólnych standardów w lotnictwie cywilnym. Ponadto określenie, wdrożenie i monitorowanie zasad wzajemności

pozwole europejskiej branży lotniczej wkroczyć na nowe rynki amerykańskie. Brak zasady wzajemności uniemożliwiłby europejskiej branży lotniczej wejście na rynek amerykański.

W szczególnym przypadku modernizacji ATM skoordynowane wsparcie ze strony UE i USA działań standaryzacyjnych ICAO będzie siłą napędową mogącą przekształcić wspólne standardy SESAR-NextGen w standardy międzynarodowe dla ATM. Niezagwarantowanie interoperacyjności skutkowałoby dublowaniem się wyposażenia pokładowego w tysiącach statków powietrznych latających zarówno w Europie jak i w USA, a tym samym inwestycjami, których przedsiębiorstwa lotnicze nie byłyby w stanie sfinansować w czasach kryzysu.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis proponowanych działań

Proponowane porozumienie o współpracy składa się z dokumentu podstawowego, ustanawiającego główne zasady współpracy oraz zarządzania. Dokument podstawowy uzupełniają załączniki i dodatki do załączników, które szczegółowo określają cele techniczne w dziedzinie prac badawczo-rozwojowych w lotnictwie cywilnym. Zgodnie z mandatem Rady pierwszy załącznik dotyczy interoperacyjności SESAR-NextGen.

Zasady zarządzania przewidują wspólny komitet, w skład którego wchodzi przedstawiciele Komisji wspomagani przez przedstawicieli państw członkowskich UE, a także przedstawiciele FAA. Wspólny komitet może zajmować się wszelkimi sprawami dotyczącymi funkcjonowania porozumienia oraz załączników i dodatków do niego.

3.2. Podstawa prawna

Art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

3.3. Zasada pomocniczości

Ze względu na paneuropejski charakter transportu lotniczego oraz konieczność ustalenia spójnego podejścia na szczeblu europejskim, państwa członkowskie nie mogą zrealizować celów porozumienia o współpracy w stosunkach dwustronnych z USA. W związku z powyższym niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

3.4. Zasada proporcjonalności

Porozumienie o współpracy między UE a USA jest skutecznym, prawnie wiążącym instrumentem, który sprzyja współpracy technicznej między stronami. Ustanawia ono ogólne ramy pozwalające realizować wspólne działania zapewniające obydwu stronom porównywalne możliwości udziału w pracach badawczo-rozwojowych w zakresie lotnictwa cywilnego.

Proponowane porozumienie nie nakłada żadnych dodatkowych obciążeń administracyjnych lub finansowych na państwa członkowskie, ani też na branżę lotniczą.

3.5. Wybór instrumentów

Proponowany instrument: Porozumienie o współpracy

Stosunki zewnętrzne w dziedzinie lotnictwa można uregulować jedynie przez umowy międzynarodowe.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania porozumienia o współpracy między
Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w zakresie prac badawczo-
rozwojowych w lotnictwie cywilnym**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z jego art. 218 ust. 5,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja wynegocjowała w imieniu Unii porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w zakresie prac badawczo-rozwojowych w lotnictwie cywilnym (zwane dalej „porozumieniem”) oraz załącznik I do tego porozumienia dotyczący współpracy SESAR-NextGen na rzecz globalnej interoperacyjności, zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do otwarcia negocjacji.
- (2) Porozumienie i jego załącznik I paraflowano dnia 18 czerwca 2010 r.
- (3) Wynegocjowane przez Komisję porozumienie i jego załącznik I powinny zostać podpisane i tymczasowo stosowane, z zastrzeżeniem zawarcia porozumienia w terminie późniejszym.
- (4) Konieczne jest określenie procedur dotyczących udziału Unii we wspólnym Komitecie ustanowionym na mocy porozumienia, rozstrzygania sporów oraz wypowiedzenia załączników i dodatków do porozumienia,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1 (Podpisanie)

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii podpisanie porozumienia i jego załącznika I, z zastrzeżeniem decyzji Rady dotyczącej zawarcia tego porozumienia. Teksty porozumienia oraz jego załącznika I dołączono do niniejszej decyzji.

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

2. Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania porozumienia w imieniu Unii, z zastrzeżeniem jego zawarcia.
- 3.

Artykuł 2 (Tymczasowe stosowanie)

Do czasu wejścia w życie porozumienie stosuje się tymczasowo przez Unię Europejską od pierwszego dnia miesiąca następującego po (i) dacie ostatniej noty, którą strony wzajemnie notyfikowały zamknięcie procedur koniecznych do tymczasowego stosowania umowy lub (ii) dacie następującej w 12 miesięcy od daty podpisania umowy, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.

Artykuł 3 (Wspólny komitet)

1. W ramach wspólnego komitetu ustanowionego na mocy art. III porozumienia Unię reprezentuje Komisja wspomagana przez przedstawicieli państw członkowskich.
2. Po konsultacji z komitetem specjalnym powołanym przez Radę, Komisja określa stanowisko, jakie ma zająć Unia we wspólnym Komitecie, między innymi w odniesieniu do następujących zagadnień:
 - przyjęcia dodatkowych załączników do porozumienia i dodatków do niego;
 - przyjęcia zmian w załącznikach do porozumienia i dodatkach do niego.

Artykuł 4 (Wykonanie)

Komisja może podejmować wszelkie stosowne działania zgodnie z art. II pkt B, art. IV, V, VII i VIII porozumienia.

Artykuł 5 (Rozstrzyganie sporów)

Komisja reprezentuje Unię w konsultacjach prowadzonych zgodnie z art. XI porozumienia.

Artykuł 6 (Wypowiedzenie załączników i dodatków)

Komisja, w porozumieniu ze specjalnym komitetem, o którym mowa w art. 3 ust. 2, może wypowiedzieć załączniki lub dodatki do porozumienia zgodnie z jego art. XII pkt D.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY
NAT-I-9406
MIEDZY
STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI
A
UNIĄ EUROPEJSKĄ

ZWAŻYWSZY, ŻE wspólnym celem Stanów Zjednoczonych Ameryki i Unii Europejskiej jest propagowanie i rozwijanie współpracy w dziedzinie badań i rozwoju w zakresie lotnictwa cywilnego; oraz

ZWAŻYWSZY, ŻE taka współpraca sprzyjać będzie rozwojowi i bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych Ameryki i w Unii Europejskiej;

NINIEJSZYM Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska (zwane dalej łącznie „stronami” oraz indywidualnie „stroną”) postanawiają realizować wspólne programy zgodnie z następującymi warunkami:

ARTYKUŁ I – CEL

- A. Niniejsze porozumienie o współpracy, obejmujące załączniki i dodatki do niego (zwane dalej „porozumieniem”), ustanawia warunki wzajemnej współpracy na rzecz propagowania i rozwoju prac badawczo-rozwojowych w lotnictwie cywilnym. W tym celu, w zależności od dostępności odpowiednich środków finansowych lub innych niezbędnych zasobów, strony mogą zapewniać personel, zasoby oraz odpowiednie usługi na potrzeby współpracy w zakresie określonym w załącznikach i dodatkach do niniejszego porozumienia.
- B. Cele porozumienia można osiągnąć dzięki współpracy w następujących obszarach:
1. wymiana informacji dotyczących programów i projektów, wyników badań lub publikacji;
 2. przeprowadzanie wspólnych analiz;
 3. koordynacja programów i projektów badawczo-rozwojowych, oraz ich realizacja dzięki wspólnym działaniom;
 4. wymiana pracowników naukowych i technicznych;
 5. wymiana specjalistycznego sprzętu, oprogramowania i systemów związanych z pracami badawczymi oraz analiz kompatybilności;
 6. wspólna organizacja sympozjów lub konferencji; oraz

7. wzajemne konsultacje mające na celu ustalenie jednolitego stanowiska w odpowiednich organach międzynarodowych.
- C. Z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów ustawowych, wykonawczych i polityk, z późniejszymi zmianami, strony wspierają, w najwyższym możliwym stopniu, zaangażowanie uczestników we wspólne działania na podstawie niniejszego porozumienia w celu zapewnienia porównywalnych możliwości udziału w ich pracach badawczo-rozwojowych. Strony angażują uczestników we wspólne działania, które realizowane są na zasadzie wzajemności zgodnie z następującymi regułami:
1. wzajemne korzyści;
 2. porównywalne możliwości angażowania się we wspólne działania;
 3. równe i sprawiedliwe traktowanie;
 4. terminowa wymiana informacji mogących wywierać wpływ na współpracę; oraz
 5. przejrzystość.
- D. Wspólne działania realizowane są zgodnie ze szczegółowymi załącznikami i dodatkami określonymi w art. II.

ARTYKUŁ II – WYKONANIE

- A. Niniejsze porozumienie wykonuje się na podstawie szczegółowych załączników i dodatków do niniejszego porozumienia. Załączniki i dodatki opisują, w zależności od przypadku, charakter i czas trwania współpracy w określonym obszarze lub celu, postępowanie z własnością intelektualną, odpowiedzialność, finansowanie, alokację kosztów oraz wszelkie pozostałe istotne kwestie. O ile nie ustalono inaczej, w przypadku braku zgodności między postanowieniem zawartym w załączniku lub dodatku a postanowieniem zawartym w porozumieniu, postanowienie w porozumieniu ma pierwszeństwo.
- B. Przedstawiciele ze Stanów Zjednoczonych Ameryki i Unii Europejskiej spotykają się okresowo, aby:
1. omówić propozycje nowych wspólnych działań; oraz
 2. dokonać przeglądu działań w toku, które podjęto zgodnie z załącznikiem lub dodatkiem do niniejszego porozumienia.
- C. Koordynacja i ułatwienie wspólnych działań na podstawie niniejszego porozumienia realizowane są w imieniu rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego, a w imieniu Unii Europejskiej przez Komisję Europejską.
- D. Jednostkami, które wyznaczono do koordynacji niniejszego porozumienia i zarządzania nim, oraz do których należy kierować wszelkie zapotrzebowania na usługi w ramach niniejszego porozumienia, są:

1. dla Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration

Office of International Aviation

Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East

600 Independence Ave., S.W.

Washington, D.C.

20591 - USA

Telefon: +1-202-385-8900

2. w imieniu Unii Europejskiej:

European Commission

Directorate-General for Mobility and Transport

Directorate for Air Transport

1040 Brussels - Belgium

Telefon: +32-2-2968430

Faks: +32-2-2968353

- E. Powiązanie z programem technicznym w zakresie szczegółowych działań ustala się zgodnie z załącznikami i dodatkami do niniejszego porozumienia.

ARTYKUŁ III – ORGAN ZARZĄDZAJĄCY

- A. Niniejszym strony ustanawiają wspólny komitet odpowiedzialny za zapewnienie skutecznego funkcjonowania niniejszego porozumienia, który będzie regularnie się spotykał celem dokonania oceny skuteczności wykonania porozumienia.

- B. Wspólny komitet składa się z przedstawicieli:

1. Stanów Zjednoczonych Ameryki – przedstawicielem będzie Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego (współprzewodniczenie), oraz
2. Unii Europejskiej – przedstawicielem będzie Komisja Europejska (współprzewodniczenie) wspomagana przez przedstawicieli państw członkowskich UE.

- C. Wspólny komitet może w trybie doraźnym zapraszać ekspertów zajmujących się określoną tematyką. Wspólny komitet może powołać techniczne zespoły robocze oraz nadzorować ich pracę, a także pracę komitetów i zespołów ustanowionych na podstawie określonych załączników i dodatków. Wspólny komitet opracowuje i przyjmuje regulamin wewnętrzny.

- D. Wszystkie decyzje wspólnego komitetu podejmuje się w drodze konsensusu osiągniętego przez strony, w tym wspólny komitet. Decyzje te mają formę pisemną i są podpisywane przez przedstawicieli stron zasiadających we wspólnym Komitecie.
- E. Wspólny komitet może rozpatrywać wszelkie kwestie związane z funkcjonowaniem porozumienia oraz załączników i dodatków do niego. W szczególności wspólny komitet odpowiada za:
1. zapewnienie forum służącego omówieniu, w zakresie niniejszego porozumienia oraz załączników i dodatków do niego:
 - a. kwestii, które mogą wynikać oraz zmian, które mogą mieć wpływ na wykonanie niniejszego porozumienia oraz załączników i dodatków do niego;
 - b. wspólnego podejścia do wprowadzenia nowych technologii i procedur, programów badawczych i programów oceny oraz innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania; oraz
 - c. projektów przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej strony, w zakresie niniejszego porozumienia oraz załączników i dodatków do niego;
 2. przyjęcie, w stosownych przypadkach, dodatkowych załączników do niniejszego porozumienia oraz dodatków do niego;
 3. przyjęcie, w stosownych przypadkach, zmian w załącznikach do niniejszego porozumienia oraz w dodatkach do niego; oraz
 4. proponowanie stronom, w razie konieczności, wprowadzenia innych zmian do niniejszego porozumienia.

ARTYKUŁ IV – WYMIANA PRACOWNIKÓW

Strony mogą wymieniać między sobą pracowników technicznych w celu realizacji działań określonych w dowolnym załączniku lub dodatku do niniejszego porozumienia. Wymiana taka odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym porozumieniu oraz załącznikach i dodatkach do niego. Pracownicy techniczni objęci wymianą między stronami wykonują pracę określoną w załączniku lub w dodatku. Pracownicy techniczni objęci wymianą mogą pochodzić z agencji w Stanach Zjednoczonych lub w Unii Europejskiej, lub mogą to być wykonawcy zewnętrzni.

ARTYKUŁ V – USTALENIA DOTYCZĄCE WYPOŻYCZANIA SPRZĘTU

Jedna strona („wypożyczający”) może wypożyczyć sprzęt drugiej stronie („pożyczającemu”) zgodnie z dowolnym załącznikiem lub dodatkiem do niniejszego porozumienia. Do wypożyczenia sprzętu stosuje się następujące ogólne warunki, o ile nie określono inaczej w załączniku lub w dodatku:

- A. Wypożyczający określa wartość sprzętu będącego przedmiotem wypożyczenia.
- B. Pożyczający przejmuje sprzęt pod opiekę i w posiadanie w siedzibie wypożyczającego wskazanej przez strony w załączniku lub w dodatku. Sprzęt

pozostaje pod opieką i w posiadaniu pożyczającego do czasu jego zwrotu wypożyczającemu zgodnie z pkt. H poniżej.

- C. Pożyczający, na własny koszt, przewozi sprzęt do siedziby wskazanej przez strony w załączniku lub w dodatku.
- D. Strony współpracują w celu zabezpieczenia wszelkich pozwoleń eksportowych i innych dokumentów wymaganych do transportu sprzętu.
- E. Pożyczający odpowiada za instalację sprzętu w siedzibie wskazanej przez strony w załączniku lub w dodatku. Wypożyczający, w razie konieczności, służy pomocą pożyczającemu w instalacji sprzętu będącego przedmiotem wypożyczenia na warunkach uzgodnionych przez strony.
- F. W okresie wypożyczenia pożyczający eksploatuje i utrzymuje sprzęt w odpowiednim stanie, zapewnia nieprzerwaną sprawność sprzętu oraz umożliwia wypożyczającemu przeprowadzenie kontroli sprzętu w rozsądnym terminie.
- G. Wypożyczający służy pomocą pożyczającemu w zlokalizowaniu źródeł zaopatrzenia we wspólne elementy i specjalistyczne części, do których pożyczający nie ma łatwego dostępu.
- H. Po wygaśnięciu lub wypowiedzeniu stosownego załącznika lub dodatku do niniejszego porozumienia, lub w przypadku, gdy zakończono użytkowanie sprzętu, pożyczający zwraca sprzęt wypożyczającemu na koszt pożyczającego.
- I. W przypadku zagubienia lub uszkodzenia sprzętu wypożyczonego na podstawie niniejszego porozumienia i który pożyczający przejął pod opiekę i w posiadanie, pożyczający, według uznania wypożyczającego, naprawia lub wypłaca odszkodowanie wypożyczającemu w wysokości (określonej przez wypożyczającego w pkt. A powyżej) odpowiadającej wartości straty lub uszkodzenia sprzętu.
- J. Jakikolwiek sprzęt będący przedmiotem wymiany na podstawie niniejszego porozumienia służy wyłącznie celom badawczym, rozwojowym i w celu zatwierdzania, i nie może być w żadnym wypadku używany w aktywnym lotnictwie cywilnym lub w innych zastosowaniach operacyjnych.
- K. Transfer technologii, sprzętu i innych elementów na podstawie niniejszego porozumienia podlega obowiązującym przepisom i politykom stron.

ARTYKUŁ VI – FINANSOWANIE

- A. Jeśli załącznik lub dodatek do niniejszego porozumienia nie stanowią inaczej, każda strona ponosi koszty realizowanych przez nią działań zgodnie z niniejszym porozumieniem.
- B. Numer porozumienia NAT-I-9406 został nadany przez Stany Zjednoczone w celu określenia niniejszego programu współpracy i należy się na niego powoływać we wszelkiej korespondencji dotyczącej porozumienia.

ARTYKUŁ VII – UDZIELANIE INFORMACJI

- A. Z wyjątkiem przypadków określonych obowiązującymi przepisami lub zgody wyrażonej uprzednio na piśmie przez strony, żadna ze stron nie udziela informacji i nie ujawnia materiałów istotnych dla zadań lub programów uzgodnionych na podstawie niniejszego porozumienia oraz załączników i dodatków do niego, stronom trzecim, innym niż (i) wykonawcy i podwykonawcy zaangażowani w zadania lub programy i tylko w zakresie niezbędnym do realizacji tych zadań i programów; lub (ii) pozostałe organy rządowe stron.
- B. Jeśli jedna ze stron stwierdzi, że, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, będzie, lub może mieć uzasadnione powody by przypuszczać, że stanie się niezdolna do wykonania postanowień niniejszego artykułu w zakresie nierozpowszechniania informacji, niezwłocznie informuje o tym drugą stronę. Strony następnie przeprowadzają konsultacje w celu określenia odpowiednich metod postępowania.

ARTYKUŁ VIII – PRAWA WŁASNOŚCI INTELEKTUALNEJ

- A. Strona przekazująca drugiej stronie własność intelektualną (która do celów niniejszego porozumienia obejmuje analizy, sprawozdania, bazy danych, oprogramowania, know-how, poufne informacje techniczne i handlowe, dane i archiwa, a także powiązane dokumenty i materiały, niezależnie od nośnika, na jakim je zapisano), zgodnie z warunkami załącznika lub dodatku do niniejszego porozumienia, zachowuje do niej prawa własności intelektualnej w takim zakresie, w jakim prawa te posiadała w momencie wymiany. Strona przekazująca dokument lub inny rodzaj własności intelektualnej, zgodnie z załącznikiem lub dodatkiem do niniejszego porozumienia, wyraźnie oznacza ten dokument lub inny rodzaj własności intelektualnej jako poufny, zastrzeżony, tajemnica handlowa, w zależności od przypadku.
- B. Poza przypadkami określonymi w załączniku lub dodatku do niniejszego porozumienia, strona otrzymująca własność intelektualną od drugiej strony, na podstawie niniejszego porozumienia:
1. nie nabywa żadnych praw własnościowych do własności intelektualnej poprzez sam fakt otrzymania jej od drugiej strony; oraz
 2. nie ujawnia własności intelektualnej stronom trzecim, innym niż wykonawcy i podwykonawcy zaangażowani w program określony załącznikiem lub dodatkiem do niniejszego porozumienia, bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej strony. W razie ujawnienia wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowanemu w program, strona ujawniająca:
 - a. ogranicza wykorzystanie własności intelektualnej przez wykonawcę lub podwykonawcę do celów określonych w odpowiednim załączniku lub dodatku; oraz
 - b. zabrania wykonawcom lub podwykonawcom dalszego ujawniania własności intelektualnej stronom trzecim, z wyjątkiem przypadku, gdy druga strona udzieli uprzednio pisemnego zezwolenia na dalsze jej ujawnianie.

- C. Poza przypadkami określonymi w załączniku lub dodatku do niniejszego porozumienia, prawa własnościowe do własności intelektualnej wspólnie stworzonej przez strony, zgodnie z niniejszym porozumieniem oraz załącznikami i dodatkami do niego, są dzielone przez strony.
1. Każda strona ma prawo we wszystkich krajach do niewyłączonego i nieodwołalnego prawa do reprodukcji, przygotowania prac pochodnych, publicznego rozpowszechniania oraz do tłumaczenia własności intelektualnej, pod warunkiem, że reprodukcja, przygotowania, rozpowszechnianie i tłumaczenie nie mają wpływu na ochronę praw własności intelektualnej drugiej strony. Każda strona lub jej organy wykonawcze mają prawo do weryfikacji tłumaczenia przed jego publicznym rozpowszechnieniem.
 2. Wszystkie publicznie rozpowszechnione egzemplarze prasowych artykułów naukowych i technicznych, niezastrzeżone sprawozdania naukowe oraz książki bezpośrednio wynikające ze współpracy w ramach niniejszego porozumienia oraz załączników i dodatków do niego wskazują nazwiska autorów prac, chyba że autor wyraźnie odmówił ujawnienia nazwiska.
- D. Jeśli strona nie zgadza się oznaczyć dokumentu lub innego rodzaju własności intelektualnej przekazanego przez drugą stronę, zgodnie z załącznikiem lub dodatkiem do porozumienia, jako poufnego, zastrzeżonego, tajemnicy handlowej, strona niezgadzająca się na oznaczenie wnioskuję o konsultacje z drugą stroną w celu omówienia tej kwestii. Konsultacje mogą być prowadzone w ramach posiedzenia wspólnego komitetu lub w trakcie posiedzenia innych komitetów, które mogą zostać ustanowione zgodnie z załącznikiem lub dodatkiem do niniejszego porozumienia.

ARTYKUŁ IX – IMMUNITET I ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- A. Strony określają kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego porozumienia w odpowiednim załączniku lub dodatku, w zależności od przypadku.
- B. Strony ustalają, że wszelkie działania podejmowane w ramach niniejszego porozumienia oraz załączników i dodatków do niego realizuje się z należytą dbałością zawodową oraz podejmuje się wszelkie wysiłki, aby ograniczyć ewentualne ryzyko dla stron trzecich oraz spełnić wszelkie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i nadzoru.

ARTYKUŁ X – ZMIANY

- A. Strony mogą zmienić niniejsze porozumienie, załączniki lub dodatki do niego. Strony dokumentują wszelkie szczegóły dotyczące takich zmian w formie pisemnej zgody podpisanej przez obydwie strony.
- B. Zmiany w załącznikach lub dodatkach do niniejszego porozumienia, przyjęte przez wspólny komitet, wchodzi w życie na mocy decyzji wspólnego komitetu podjętej zgodnie z art. III. pkt D niniejszego porozumienia, podpisanej przez współprzewodniczących wspólnego komitetu w imieniu stron.

ARTYKUŁ XI – ROZSTRZYGANIE SPORÓW

Strony rozstrzygają wszelkie spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszego protokołu lub załączników i dodatków do niego w drodze konsultacji między stronami. Strony nie kierują sporów do międzynarodowych trybunałów lub stron trzecich celem ich rozstrzygnięcia.

ARTYKUŁ XII – WEJŚCIE W ŻYCIE ORAZ WYPOWIEDZENIE

- A. Do czasu wejścia w życie niniejsze porozumienie stosuje się tymczasowo od daty podpisania.
- B. Niniejsze porozumienie wchodzi w życie po przekazaniu sobie wzajemnie przez strony notyfikacji na piśmie stwierdzających, iż wewnętrzne procedury stron niezbędne do wejścia w życie porozumienia zostały zakończone, i pozostaje w mocy do czasu jego wypowiedzenia.
- C. Pojedynczy załącznik lub dodatek przyjęty przez wspólny komitet po wejściu w życie niniejszego porozumienia wchodzi w życie na mocy decyzji wspólnego komitetu podjętej zgodnie z art. III pkt D niniejszego porozumienia, podpisanej przez współprzewodniczących wspólnego komitetu w imieniu stron.
- D. Każda strona może wypowiedzieć w każdej chwili niniejsze porozumienie, załączniki lub dodatki do niego z zachowaniem sześćdziesięciodniowego (60) okresu wypowiedzenia przekazanego drugiej stronie na piśmie. Wypowiedzenie niniejszej umowy nie ma wpływu na prawa i obowiązki stron wynikające z art. V, VII, VIII i IX. Każda strona ma na zamknięcie swojej działalności sto dwadzieścia (120) dni od wypowiedzenia niniejszego porozumienia, załączników lub dodatków do niego. Wypowiedzenie niniejszego porozumienia wypowiada wszystkie załączniki i dodatki zawarte przez strony zgodnie z niniejszym porozumieniem.

ARTYKUŁ XIII – UPOWAŻNIONE PODPISY

Stany Zjednoczone i Unia Europejska zgadzają się z postanowieniami niniejszego protokołu o współpracy, co potwierdzają podpisami swoich należycie upoważnionych przedstawicieli.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI

UNIA EUROPEJSKA

REPREZENTOWANE PRZEZ: _____

REPREZENTOWANA PRZEZ: _____

TYTUŁ:

TYTUŁ:

Asystent ds. administracyjnych

w lotnictwie międzynarodowym

Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego

Departament Transportu

ZAŁĄCZNIK 1

DO

POROZUMIENIA O WSPÓŁPRACY

NAT-I-9406

MIEDZY

STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI

A

UNIĄ EUROPEJSKĄ

**WSPÓŁPRACA SESAR-NEXTGEN NA RZECZ GLOBALNEJ
INTEROPERACYJNOŚCI**

ZWAŻYWSZY, ŻE SESAR i NextGen są odpowiednio programami Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych służącymi opracowaniu systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

ZWAŻYWSZY, ŻE wspólne przedsięwzięcie SESAR ustanowiono na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w celu zarządzania fazą opracowania SESAR;

NINIEJSZYM Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska (zwane dalej łącznie „stronami”, a indywidualnie „stroną”) uzgodniły co następuje:

ARTYKUŁ I – CEL

Celem niniejszego załącznika jest wykonanie porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (porozumienie) poprzez ustalenie warunków, na jakich strony nawiążą współpracę na rzecz zapewnienia globalnej interoperacyjności ich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM), a mianowicie odpowiednio NextGen i SESAR, uwzględniając interesy cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

ARTYKUŁ II – DEFINICJE

Do celów niniejszego załącznika termin „zatwierdzenie” oznacza potwierdzanie, w trakcie całego cyklu rozwoju, że proponowane rozwiązanie, obejmujące koncepcję, system i procedury odpowiada potrzebom zainteresowanych stron.

ARTYKUŁ III - ZASADY

W ramach programów NextGen i SESAR oraz zgodnie z zasadami określonymi w art. I pkt C porozumienia, strony:

- A. w zależności od przypadku, umożliwiają organom rządowym i branżowym drugiej strony udział w odpowiednich organach doradczych i inicjatywach branżowych,

zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz zasadami funkcjonowania tych organów i realizacji takich inicjatyw;

- B. starają się zapewnić zainteresowanym podmiotom branżowym drugiej strony możliwości udziału w programach prac i dostępu do informacji i wyników dotyczących równorzędnych programów projektów badawczo-rozwojowych; oraz
- C. poprzez komitet wysokiego szczebla ustanowiony na podstawie art. V niniejszego załącznika, wspólnie określają w dodatkach do niniejszego załącznika (dodatki) dziedziny umożliwiające udział w organach doradczych, inicjatywach oraz programach i projektach badawczo-rozwojowych drugiej strony, w szczególności te dziedziny, które pozwalają przyczynić się do zdefiniowania systemów wysokiego szczebla, takich jak interoperacyjność, zdefiniowanie architektury i podstawy techniczne.

Komitet wysokiego szczebla monitoruje wykonanie niniejszego artykułu i w razie konieczności aktualizuje dodatki.

ARTYKUŁ IV – ZAKRES PRAC

- A. Prace mają być realizowane w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania na rzecz globalnej interoperacyjności ATM. Prace mogą obejmować między innymi działania określone w ppkt. 1 do 5 niniejszego artykułu.

1. Działania poprzeczne

Działania poprzeczne obejmują te zadania, które nie dotyczą konkretnego opracowania operacyjnego lub technicznego, lecz charakteryzują się współzależnością między programami SESAR i NextGen. Działania te mają szczególne znaczenie dla współpracy, gdyż rozbieżne podejście mogłoby mieć poważne skutki materialne dla harmonizacji i interoperacyjności. W tym obszarze strony zamierzają poddać analizie:

- a) koncepcję operacyjną i mapę drogową;
- b) przepis dotyczący separacji;
- c) mapę drogową obejmującą standaryzację i regulację w celu ułatwienia synchronizacji wdrażania;
- d) biznes plan i plan inwestycyjny;
- e) środowisko naturalne;
- f) koordynację działań technicznych wspomagających działalność standaryzacyjną na poziomie globalnym i ICAO w dziedzinie modernizacji ATM;
- g) synchronizację i spójność map drogowych dotyczących awioniki w celu zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej jak największej efektywności ekonomicznej; oraz
- h) koordynację zmian technicznych i operacyjnych pozwalających uzyskać/utrzymać prawidłową ciągłość operacji z punktu widzenia użytkownika przestrzeni powietrznej.

2. Zarządzanie informacją

Nacisk na zarządzanie informacją ma zapewnić terminowe rozpowszechnianie rzetelnych i istotnych informacji dotyczących ATM wśród wszystkich zainteresowanych stron w sposób jednolity (interoperacyjny), bezpieczny i wspierający wspólny proces decyzyjny. W tym obszarze strony zamierzają poddać analizie:

- a) interoperacyjność systemu SWIM (zarządzanie pełną informacją w obszarze ruchu lotniczego);
- b) interoperacyjność systemu AIM (zarządzanie informacją lotniczą); oraz
- c) wymianę informacji meteorologicznych.

3. Zarządzanie trajektorią

Zarządzanie trajektorią lotu obejmuje wymianę trajektorii czterowymiarowych (4D) powietrze-powietrze i ziemia-powietrze wymagające spójnego podejścia do terminologii, definicji i wymiany informacji powietrznej w każdym momencie i w każdej fazie lotu. W tym obszarze strony zamierzają poddać analizie:

- a) wspólną definicję trajektorii i wymianę;
- b) planowanie lotu i dynamiczną aktualizację planów lotu;
- c) zarządzanie ruchem (w tym integrację i prognozowanie trajektorii);
- d) integrację bezzałogowych systemów latających (UAS) z ATM; oraz
- e) konwergencję koncepcji operacyjnych SESAR i NextGen, definicje usług oraz ich stosowanie, w tym definicję trajektorii 4D i formatu wymiany.

4. Interoperacyjność łączności, nawigacji, nadzoru (CNS) oraz wyposażenia pokładowego

Interoperacyjność CNS i wyposażenia pokładowego obejmuje planowanie ekwipażu pokładowego i opracowanie interoperacyjnych aplikacji i systemów powietrze-powietrze i ziemia-powietrze. W tym obszarze strony zamierzają poddać analizie:

- a) interoperacyjność wyposażenia pokładowego, obejmującego:
 - (i) pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS);
 - (ii) mapę drogową awioniki; oraz
 - (iii) pokładowe systemy wspomagające separację statków powietrznych w locie (ASAS) – powietrze-powietrze i powietrze-ziemia;
- b) łączność, obejmującą:

- (i) usługi i technologię łącza danych; oraz
 - (ii) architekturę łączności elastycznej;
- c) Nawigację, obejmującą:
 - (i) nawigację opartą na skuteczności; oraz
 - (ii) aplikacje globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) dla fazy lotu i fazy podejścia, w tym podejścia z naprowadzaniem pionowym.
- d) Nadzór, obejmujący:
 - (i) usługi i technologię automatycznego zależnego dozoru (ADS); oraz
 - (ii) nadzór naziemny.

5. Projekty realizowane w ramach współpracy

Projekty realizowane w ramach współpracy obejmują projekty *ad hoc*, w stosunku do których strony ustaliły, że konieczna jest ukierunkowana koordynacja i współpraca. W tym obszarze strony zamierzają poddać analizie:

- a) Atlantycką Inicjatywę w dziedzinie Interoperacyjności na rzecz Ograniczenia Emisji (AIRE); oraz
- b) udoskonalenie monitorowania i śledzenia położenia statków powietrznych nad oceanami i regionami najbardziej oddalonymi.

- B. W razie konieczności strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie lub wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, sprawozdania opisujące koncepcje użytkowe, modele, prototypy, oceny, procedury zatwierdzania oraz analizy porównawcze dotyczące aspektów technicznych i operacyjnych ATM. Do celów oceny i zatwierdzania można stosować szeroki zakres narzędzi, takich jak symulacje i testy rzeczywiste.

ARTYKUŁ V - ZARZĄDZANIE

W zależności od dostępności funduszy strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także gwarantują, że prace w toku pozostają pragmatyczne, terminowe i zorientowane na wynik. W tym celu ustalono następujące poziomy zarządzania:

- A. Komitet wysokiego szczebla, składający się z równej liczby członków z Komisji Europejskiej, którą może wspierać wspólne przedsięwzięcie SESAR, oraz z Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA).
 - 1. Komitetowi wysokiego szczebla współprzewodniczą po jednym przedstawicielu z Komisji Europejskiej i z FAA. Posiedzenia komitetu wysokiego szczebla odbywają się przynajmniej raz w roku, aby:

- a) nadzorować współpracę SESAR-NextGen;
 - b) ocenić uzyskane wyniki;
 - c) zdecydować o uruchomieniu nowych projektów i działań na podstawie propozycji komitetu koordynującego określonego poniżej;
 - d) podjąć decyzję w sprawie wniosków dotyczących nowych dodatków lub zmian w obowiązujących dodatkach do niniejszego załącznika, które należy przedłożyć wspólnemu komitetowi do zatwierdzenia zgodnie z art. III pkt D porozumienia;
 - e) wydać instrukcje komitetowi koordynującemu określonymu poniżej; oraz
 - f) monitorować wykonanie art. III niniejszego załącznika oraz, w razie konieczności, przeprowadzić konsultacje w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierować zapytania do wspólnego komitetu ustanowionego na podstawie porozumienia.
2. Komitet wysokiego szczebla ustala swój wewnętrzny regulamin i podejmuje wszelkie decyzje na zasadzie konsensusu między współprzewodniczącymi.
 3. Komitet wysokiego szczebla podlega wspólnemu komitetowi ustanowionemu na podstawie art. III porozumienia.
- B. Komitet koordynujący, który składa się z odpowiedniej i ograniczonej liczby uczestników ze wspólnego przedsięwzięcia SESAR i z organizacji ruchu lotniczego FAA - obydwie strony mogą być wspomagane ekspertami.
1. Komitetowi koordynującemu współprzewodniczą po jednym przedstawicielu ze wspólnego przedsięwzięcia SESAR i z organizacji ruchu lotniczego FAA. Komitet koordynujący spotyka się co najmniej dwa razy do roku, aby:
 - a) monitorować postęp wspólnych projektów i działań w toku, określonych w dodatkach;
 - b) zapewnić skuteczne wykonanie dodatków poprzez grupy robocze określonych poniżej;
 - c) zapewnić skuteczne wykonanie art. III niniejszego załącznika;
 - d) przygotować sprawozdania dla komitetu wysokiego szczebla; lub
 - e) rozpatrzyć wnioski do przedłożenia komitetowi wysokiego szczebla, obejmujące nowe dodatki lub zmiany w obowiązujących dodatkach do niniejszego załącznika.
 2. Komitet koordynujący ustala swój wewnętrzny regulamin i podejmuje wszelkie decyzje na zasadzie konsensusu między współprzewodniczącymi.
- C. Grupy robocze odpowiedzialne za poszczególne projekty lub działania określone w dodatkach. Każda grupa robocza składa się z odpowiedniej i ograniczonej liczby

uczestników. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizują instrukcje przekazane przez komitet koordynujący i regularnie przekazują mu sprawozdania.

ARTYKUŁ VI – IMMUNITET I ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego załącznika strony określają w odpowiednim dodatku, w zależności od przypadku.

ARTYKUŁ VII – WYKONANIE

- A. Wszelkie prace realizowane w ramach niniejszego załącznika opisano w dodatkach, które, po wejściu w życie, stanowią część niniejszego załącznika.
- B. Każdy dodatek posiada numer kolejny i zawiera opis prac do wykonania przez strony lub podmioty wyznaczone przez strony do przeprowadzenia prac, w tym miejsce i planowany termin wykonania prac; pracowników i pozostałe zasoby niezbędne do realizacji prac; szacunkowe koszty; oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

ARTYKUŁ VIII – POSTANOWIENIA FINANSOWE

Finansowanie prac do wykonania w ramach niniejszego załącznika zapewnia się zgodnie z art. VI porozumienia.

ARTYKUŁ IX – PUNKTY KONTAKTOWE

- A. Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego załącznika i zarządzanie nim są:
 - 1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Federal Aviation Administration
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 - USA
Telefon: +1 202-385-8905
Faks: +1 202-267-5032
 - 2. w imieniu Unii Europejskiej:
Single European Sky and ATC Modernisation Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport

European Commission

Rue de Mot 24

1040 Brussels – Belgium

Telefon: +32 2 296 84 30

Faks: +32 2 296 83 53

- B. Powiązanie z programem technicznym w zakresie szczegółowych działań ustala się zgodnie z dodatkami do niniejszego załącznika.

ARTYKUŁ X – WEJŚCIE W ŻYCIE ORAZ WYPOWIEDZENIE

- A. Do czasu wejścia w życie niniejszy załącznik stosuje się tymczasowo od daty podpisania.
- B. Niniejszy załącznik wchodzi w życie po przekazaniu sobie wzajemnie przez strony notyfikacji na piśmie stwierdzających, iż wewnętrzne procedury stron niezbędne do wejścia w życie załącznika zostały zakończone i pozostaje w mocy do czasu jego wypowiedzenia zgodnie z art. XII porozumienia. Wypowiedzenie niniejszego załącznika wypowiada wszystkie dodatki zawarte przez strony zgodnie z niniejszym załącznikiem.

ARTYKUŁ XI – UPOWAŻNIONE PODPISY

Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska zgadzają się z postanowieniami niniejszego załącznika, co potwierdzają podpisami swoich należycie upoważnionych przedstawicieli.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI

UNIA EUROPEJSKA

REPREZENTOWANE PRZEZ: _____

REPREZENTOWANA PRZEZ: _____

TYTUŁ:

TYTUŁ:

Asystent ds. administracyjnych

w lotnictwie międzynarodowym

Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego

Departament Transportu

DATA

DATA

MIEJSCE:

MIEJSCE: