



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 2.5.2011
KOM(2011) 239 wersja ostateczna

2011/0103 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony, oraz

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy dodatkowej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony, Islandią z drugiej strony i Królestwem Norwegii z trzeciej strony, dotyczącej stosowania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony

UZASADNIENIE

1. Kontekst wniosku

• Podstawa i cele wniosku

Umowa o transporcie lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony oraz Stanami Zjednoczonymi Ameryki (USA) z drugiej strony, podpisana w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. („umowa o transporcie lotniczym UE-USA”), weszła w życie dnia 30 marca 2008 r. Artykuł 18 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym UE-USA potwierdza zamiar obydwu stron „kontynuowania starań o maksymalizację korzyści, jakie dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyku może przynieść objęcie niniejszą umową państw trzecich”. Artykuł 18 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym UE-USA wzywa ponadto wspólny komitet, ustanowiony na mocy art. 18 ust. 1 umowy o transporcie lotniczym UE-USA, do przygotowania „wniosku dotyczącego warunków i procedur (...) niezbędnych w celu umożliwienia państwom trzecim przystąpienia do niej”. W 2007 r. Norwegia i Islandia wystąpiły z formalnym wnioskiem o przystąpienie do umowy o transporcie lotniczym UE-USA. Zgodnie z art. 18 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym UE-USA wspólny komitet przygotował na swoim posiedzeniu w dniu 16 listopada 2010 r. wniosek o przystąpienie Islandii i Norwegii do umowy o transporcie lotniczym UE-USA, składający się z czterostronnej „umowy przewodniej” i umowy dodatkowej zawierającej wewnętrzne ustalenia między Unią, Norwegią i Islandią. Ponieważ Norwegia i Islandia stanowią integralną część Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, umowy te zapewnią spójne ramy regulacyjne dla połączeń między USA i jednolitym rynkiem lotniczym w UE – łącznie z Islandią i Norwegią. Umowa przyniesie handlowe korzyści przedsiębiorstwom lotniczym i konsumentom w UE, a zwłaszcza zapewni spójność umowy o transporcie lotniczym UE-USA ze wspólną skandynawską polityką w zakresie transportu lotniczego. Równocześnie wniosek zapewnia zachowanie dwustronnego charakteru umowy o transporcie lotniczym UE-USA. Islandia i Norwegia brać będą udział w negocjacjach dotyczących umowy drugiego szczebla o transporcie lotniczym z USA.

• Kontekst ogólny

Umowa o transporcie lotniczym UE-USA usunęła wszelkie bariery handlowe dla połączeń między dowolnym punktem w UE a dowolnym punktem w USA. Ponadto USA przyznały tak zwane prawa siódmej wolności przewoźnikom lotniczym z UE na obsługę połączeń między USA a krajami spoza UE należącymi do Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (ECAA), takimi jak Norwegia i Islandia. ECAA nie ma jednak wymiaru zewnętrznego. W związku z tym przewoźnicy lotniczy z UE nie mają obecnie prawa do obsługi połączeń między Norwegią i Islandią a państwami trzecimi. Podobnie norwescy i islandzcy przewoźnicy lotniczy nie mają obecnie prawa do obsługi połączeń między UE a USA.

Umowa o transporcie lotniczym UE-USA stworzyła jednolite warunki dostępu do rynku dla wszystkich przewoźników lotniczych z Unii i określiła nowe mechanizmy

współpracy między Unią Europejską i USA w zakresie regulacji w obszarach mających zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego i skutecznego wykonywania przewozów lotniczych na trasach transatlantyckich. Norwegia i Islandia przyjęły pełny dorobek prawny Unii w dziedzinie lotnictwa. Dlatego też włączenie obydwu krajów do zakresu umowy o transporcie lotniczym UE-USA zagwarantuje, że wszyscy europejscy przewoźnicy lotniczy stosujący dorobek prawny Unii wykonywać będą przewozy lotnicze na trasach transatlantyckich zgodnie z jednolitymi ramami prawnymi.

Przystąpienie Islandii i Norwegii do umowy o transporcie lotniczym UE-USA mogłoby stanowić precedens dla przystąpienia Islandii i Norwegii do innych umów lotniczych Unii (na przykład eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej z Marokiem).

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

Postanowienia umowy przewodniej rozszerzają zakres umowy o transporcie lotniczym UE-USA z uwzględnieniem niezbędnych zmian na Norwegię i Islandię. Postanowienia umowy dodatkowej opierają się na decyzji Rady z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy o transporcie lotniczym UE-USA (2007/339/WE).

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Umowa o transporcie lotniczym UE-USA jednoznacznie określa cel jej rozszerzenia na państwa trzecie. Umowa przewodnia ustanowi niezbędne powiązania między umową o transporcie lotniczym UE-USA a umową o Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym. Nie nada ona jednak zewnętrznego wymiaru Porozumieniu o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Jest ona zgodna z całościową polityką UE dotyczącą Islandii i Norwegii.

2. **Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz ocena skutków**

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Przystąpienie Islandii i Norwegii do umowy o transporcie lotniczym UE-USA omawiano na licznych posiedzeniach wspólnego komitetu, ustanowionego na mocy umowy o transporcie lotniczym UE-USA, oraz w trakcie nieformalnych spotkań technicznych z państwami członkowskimi. Wszystkie te spotkania przygotowywano na posiedzeniach forum konsultacyjnego dla branży z przedstawicielami przewoźników lotniczych, portów lotniczych i organizacji pracowniczych.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Kwestię przystąpienia Islandii i Norwegii do umowy o transporcie lotniczym UE-USA omawiano na czterech posiedzeniach forum konsultacyjnego dla branży, w trakcie których szczegółowo omówiono wszystkie elementy proponowanego podejścia. Wszelkie uwagi państw członkowskich i zainteresowanych stron zostały odpowiednio

uwzględnione przy ustalaniu stanowiska Unii na posiedzenie wspólnego komitetu, które odbyło się dnia 16 listopada 2010 r.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena skutków**

Umowa rozszerza zakres umowy o transporcie lotniczym UE-USA na Islandię i Norwegię. Umożliwi to przewoźnikom lotniczym z UE korzystanie z praw przyznanych przez USA od dnia 30 marca 2008 r. w zakresie obsługi lotów pasażerskich między USA a Islandią lub Norwegią.

3. **Aspekty prawne wniosku**

- **Krótki opis proponowanych działań**

Wniosek składa się z dwóch elementów:

- „umowa przewodnia” zawarta przez cztery strony rozszerza zakres umowy o transporcie lotniczym UE-USA z uwzględnieniem niezbędnych zmian na wszystkie cztery strony;

- umowa dodatkowa zapewnia zachowanie dwustronnego charakteru umowy o transporcie lotniczym UE-USA. Komisja będzie reprezentować Norwegię i Islandię we wspólnym Komitecie we wszystkich kwestiach, które nie podlegają wyłącznym kompetencjom państw członkowskich. Włączone zostały postanowienia dotyczące wymiany informacji, udziału w drugim etapie negocjacji i reprezentacji w postępowaniu arbitrażowym.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w powiązaniu z art. 218 ust. 5 i art. 218 ust. 6 akapit pierwszy.

- **Zasada pomocniczości**

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

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w stopniu wystarczającym przez państwa członkowskie z następujących względów:

Umowa o transporcie lotniczym UE-USA zawiera nowe uregulowania na szczeblu Unii dotyczące obsługi przewozów lotniczych na trasach transatlantyckich, które zastąpiły poprzednie uregulowania wprowadzone przez poszczególne państwa członkowskie. Przystąpienie państw trzecich do umowy o transporcie lotniczym UE-

USA możliwe jest tylko na poziomie Unii.

W związku z powyższym niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów

Wniosek nie będzie miał wpływu na ramy regulacyjne odnoszące się do Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego. Wniosek nie prowadzi do zmian w umowie o transporcie lotniczym UE-USA. Wniosek ogranicza się do zapewnienia spójności między wspólnym rynkiem lotniczym w Europie a ramami regulacyjnymi w zakresie lotów transatlantyckich ustanowionymi na mocy umowy o transporcie lotniczym UE-USA.

Wniosek nie skutkuje żadnymi nowymi obowiązkami dla władz lotniczych UE lub dla branży lotniczej w UE. Skutkuje on nowymi prawami dla przewoźników lotniczych z UE i zapewnia pełną zgodność umowy o transporcie lotniczym UE-USA ze wspólną skandynawską polityką w zakresie transportu lotniczego.

- **Wybór instrumentów**

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Czterostronna umowa przewodnia i umowa dodatkowa stanowią najbardziej skuteczne instrumenty dla zapewnienia zarówno pełnego rozszerzenia umowy o transporcie lotniczym UE-USA na Islandię i Norwegię, jak i dla zachowania dwustronnego charakteru umowy o transporcie lotniczym UE-USA. Wielostronna umowa zastępująca umowę o transporcie lotniczym UE-USA ograniczyłaby rolę UE, gdyż stałaby się ona wyłącznie jedną ze stron w czterostronnej umowie, natomiast proponowane umowy utrzymują dwustronne stosunki między USA z jednej strony, a Europą z drugiej strony. Równoległe umowy dwustronne (1) Islandia-USA, (2) Norwegia-USA, (3) Islandia-Unia Europejska i (4) Norwegia-Unia Europejska niepotrzebnie skomplikowałyby sytuację i nie gwarantowałyby pełnej zgodności ram regulacyjnych w zakresie lotów transatlantyckich.

4. Wpływ na budżet

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony, oraz

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy dodatkowej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony, Islandią z drugiej strony i Królestwem Norwegii z trzeciej strony, dotyczącej stosowania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o transporcie lotniczym podpisana przez Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. (zwana dalej „umową o transporcie lotniczym”), zmieniona protokołem zmieniającym umowę o transporcie lotniczym podpisanym dnia 24 czerwca 2010 r. przez Unię Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki (zwanym dalej „protokołem”), wyraźnie stanowi o możliwości przystąpienia państw trzecich do umowy o transporcie lotniczym.
- (2) Zgodnie z art. 18 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, wspólny komitet ustanowiony na jej mocy opracował wniosek w sprawie przystąpienia Islandii i Królestwa Norwegii do umowy o transporcie lotniczym.
- (3) W dniu 16 listopada 2010 r. wspólny komitet zaproponował umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony (zwaną dalej „umową”).

- (4) Komisja wynegocjowała umowę dodatkową między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony, Islandią z drugiej strony i Królestwem Norwegii z trzeciej strony, dotyczącą stosowania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony (zwaną dalej „umową dodatkową”).
- (5) Umowa oraz umowa dodatkowa powinny zostać podpisane i tymczasowo stosowane, z zastrzeżeniem ich zawarcia w terminie późniejszym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby lub osób uprawnionych do podpisania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony, oraz umowy dodatkowej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony, Islandią z drugiej strony i Królestwem Norwegii z trzeciej strony dotyczącej stosowania umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony.

Artykuł 2

Teksty umowy oraz umowy dodatkowej są dołączone do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Umowę i umowę dodatkową stosuje się tymczasowo od dnia ich podpisania, do czasu wejścia umów w życie.

Artykuł 4

Niniejsza umowa wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia. Niniejsza decyzja jest publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Sporządzono w [...miejsce],

*W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]*

DODATEK 1

UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI (zwane dalej „Stanami Zjednoczonymi”)

z jednej strony,

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwane dalej „państwami członkowskimi”),

oraz

UNIA EUROPEJSKA

z drugiej strony,

ISLANDIA

z trzeciej strony, oraz

KRÓLESTWO NORWEGII (zwane dalej „Norwegią”)

z czwartej strony,

PRAGNĄC wspierać międzynarodowy system lotnictwa oparty na konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony państwa;

PRAGNĄC ułatwić rozwój międzynarodowego transportu lotniczego, w tym poprzez tworzenie sieci transportu lotniczego, w celu zaspokojenia potrzeb pasażerów i spedytorów w zakresie dogodnych usług transportu lotniczego;

PRAGNĄC umożliwić przedsiębiorstwom lotniczym oferowanie pasażerom i spedytorom konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

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

PRAGNĄC zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony międzynarodowego transportu lotniczego, 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.;

UZNAJĄC, 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;

STWIERDZAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w tym środków ochrony ustanowionych w Konwencji o ujednoczeniu 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;

UZNAJĄC znaczenie ułatwiania swoim przedsiębiorstwom lotniczym dostępu do światowych rynków kapitałowych w celu zwiększenia konkurencji i wspierania realizacji celów niniejszej umowy;

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

UZNAJĄC, że w wyniku wejścia w życie dnia 1 grudnia 2009 r. Traktatu z Lizbony zmieniającego Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską Unia Europejska zastąpiła Wspólnotę Europejską i stała się jej następcą, oraz że od tego dnia wszystkie prawa i zobowiązania Wspólnoty Europejskiej oraz wszelkie do niej odniesienia w umowie o transporcie lotniczym podpisanej w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. przez Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki mają zastosowanie do Unii Europejskiej;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Definicja

„Strona” oznacza Stany Zjednoczone, Unię Europejską i jej państwa członkowskie, Islandię albo Norwegię.

ARTYKUŁ 2

Stosowanie umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem

i załącznika do niniejszej umowy

Postanowienia umowy o transporcie lotniczym podpisanej przez Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. (zwanej dalej „umową o transporcie lotniczym”), zmienionej protokołem zmieniającym umowę o

transporcie lotniczym podpisanym dnia 24 czerwca 2010 r. przez Stany Zjednoczone Ameryki oraz Unię Europejską i jej państwa członkowskie (zwanym dalej „protokołem”), które zostają niniejszym włączone przez odniesienie, stosują się do wszystkich stron niniejszej umowy, z zastrzeżeniem załącznika do niniejszej umowy. Postanowienia umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, stosują się do Islandii i Norwegii tak, jakby były one państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a zatem Islandia i Norwegia mają wszystkie prawa i obowiązki państw członkowskich wynikające z tej umowy. Postanowienia załącznika do niniejszej umowy stanowią jej integralną część.

ARTYKUŁ 3

Wypowiedzenie

1. Zarówno Stany Zjednoczone, jak i Unia Europejska i jej państwa członkowskie mogą w dowolnym momencie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną pozostałe trzy strony o podjęciu decyzji o wypowiedzeniu niniejszej umowy lub zakończeniu jej tymczasowego stosowania zgodnie z art. 5.

Kopię powiadomienia przesyła się jednocześnie do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Niniejsza umowa traci moc lub tymczasowe stosowanie niniejszej umowy zakończy się o północy GMT na koniec sezonu lotniczego wyznaczonego przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), obowiązującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą wszystkich stron.

2. Zarówno Islandia, jak i Norwegia mogą w dowolnym momencie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną pozostałe strony o podjęciu decyzji o wypowiedzeniu niniejszej umowy lub zakończeniu jej tymczasowego stosowania zgodnie z art. 5. Kopię powiadomienia przesyła się jednocześnie do ICAO. Umowa traci moc lub jej tymczasowe stosowanie zakończy się o północy GMT na koniec sezonu lotniczego wyznaczonego przez IATA, obowiązującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą strony składającej powiadomienie, Stanów Zjednoczonych oraz Unii Europejskiej i jej państw członkowskich.

3. Zarówno Stany Zjednoczone, jak i Unia Europejska i jej państwa członkowskie mogą w dowolnym momencie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną Islandię lub Norwegię o podjęciu decyzji o wypowiedzeniu niniejszej umowy lub zakończeniu jej tymczasowego stosowania, w odniesieniu do Islandii lub Norwegii. Kopie powiadomienia przesyła się jednocześnie do pozostałych dwóch stron i do ICAO. Umowa traci moc lub jej tymczasowe stosowanie zakończy się w odniesieniu do Islandii lub Norwegii o północy GMT na koniec sezonu lotniczego wyznaczonego przez IATA, obowiązującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Stanów Zjednoczonych, Unii Europejskiej i jej państw członkowskich oraz strony otrzymującej powiadomienie.

4. Dla celów wymiany not dyplomatycznych, o których mowa w niniejszym artykule, noty dyplomatyczne, których adresatem lub autorem jest Unia Europejska i jej państwa członkowskie, przekazuje się Unii Europejskiej lub są one przez nią przekazywane, w zależności od przypadku.

5. Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszego artykułu, w przypadku wypowiedzenia umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, równocześnie traci moc niniejsza umowa.

ARTYKUŁ 4

Rejestracja w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego

Sekretariat Rady Unii Europejskiej rejestruje niniejszą umowę oraz wszystkie jej zmiany w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

ARTYKUŁ 5

Tymczasowe stosowanie

Do czasu wejścia w życie niniejszej umowy strony zgadzają się stosować ją tymczasowo od dnia jej podpisania, w zakresie zgodnym z obowiązującym prawem krajowym. W przypadku wypowiedzenia umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, zgodnie z jej art. 23 lub ustania jej tymczasowego stosowania zgodnie z jej art. 25, lub ustania tymczasowego stosowania protokołu zgodnie z art. 9 protokołu, równocześnie ustaje tymczasowe stosowanie niniejszej umowy.

ARTYKUŁ 6

Wejście w życie

Niniejsza umowa wchodzi w życie w późniejszym z następujących terminów:

1. w dniu wejścia w życie umowy o transporcie lotniczym,
2. w dniu wejścia w życie protokołu,
3. po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty w ramach wymiany not dyplomatycznych między stronami, potwierdzającej, że wszystkie procedury konieczne do wejścia w życie niniejszej umowy zostały zakończone.

Dla celów wymiany not dyplomatycznych, noty dyplomatyczne, których adresatem lub autorem jest Unia Europejska i jej państwa członkowskie, przekazuje się Unii Europejskiej lub są one przez nią przekazywane, w zależności od przypadku. Nota dyplomatyczna lub noty dyplomatyczne przekazywane przez Unię Europejską i jej państwa członkowskie zawierają złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne do wejścia w życie niniejszej umowy zostały zakończone.

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

SPORZĄDZONO w czterech jednobrzmiących egzemplarzach w dnia [...] 2011 r.

W IMIENIU STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI W IMIENIU KRÓLESTWA BELGII

W IMIENIU REPUBLIKI BUŁGARII
W IMIENIU REPUBLIKI CZESKIEJ
W IMIENIU KRÓLESTWA DANII
W IMIENIU REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC
W IMIENIU REPUBLIKI ESTONII
W IMIENIU IRLANDII
W IMIENIU REPUBLIKI GRECKIEJ
W IMIENIU KRÓLESTWA HISZPANII
W IMIENIU REPUBLIKI FRANCUSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI WŁOSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI CYPRYJSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI ŁOTEWSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI LITEWSKIEJ
W IMIENIU WIELKIEGO KSIĘSTWA LUKSEMBURGA
W IMIENIU REPUBLIKI WĘGIERSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI MAŁTY
W IMIENIU KRÓLESTWA NIDERLANDÓW
W IMIENIU REPUBLIKI AUSTRII
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI PORTUGALSKIEJ
W IMIENIU RUMUNII
W IMIENIU REPUBLIKI SŁOWENII
W IMIENIU REPUBLIKI SŁOWACKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI FINLANDII
W IMIENIU KRÓLESTWA SZWECJI

W IMIENIU ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII
PÓŁNOCNEJ

W IMIENIU UNII EUROPEJSKIEJ

W IMIENIU ISLANDII

W IMIENIU KRÓLESTWA NORWEGII

Szczególne postanowienia w odniesieniu do Islandii i Norwegii

Postanowienia umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, oraz zmienionej zgodnie z poniższym, stosują się do wszystkich stron niniejszej umowy. Postanowienia umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, stosują się do Islandii i Norwegii tak, jakby były one państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a zatem Islandia i Norwegia mają wszystkie prawa i obowiązki państw członkowskich wynikające z tej umowy:

1. art. 1 pkt 9 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, otrzymuje brzmienie:

„„terytorium” oznacza, w przypadku Stanów Zjednoczonych, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne pozostające pod ich zwierzchnictwem lub jurysdykcją, oraz, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, w odniesieniu do których zastosowanie ma Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym na warunkach określonych w tym porozumieniu i wszelkich późniejszych instrumentach, z wyjątkiem obszarów lądowych i wód wewnętrznych pozostających pod zwierzchnictwem lub jurysdykcją Księstwa Liechtensteinu; niniejsza umowa ma zastosowanie do portu lotniczego w Gibraltarze bez uszczerbku dla stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zwierzchnictwa nad terytorium, na którym położony jest ten port lotniczy, oraz utrzymania w mocy zawieszenia stosowania względem portu lotniczego w Gibraltarze środków unijnych w dziedzinie lotnictwa obowiązujących pomiędzy państwami członkowskimi na dzień 18 września 2006 r., zgodnie z oświadczeniem ministrów w sprawie portu lotniczego w Gibraltarze uzgodnionym w Kordobie dnia 18 września 2006 r.;” oraz

2. art. 23 do 26 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, nie stosuje się do Islandii i Norwegii;

3. art. 9 do 10 protokołu nie stosuje się do Islandii i Norwegii;

4. w sekcji 1 załącznika 1 do umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, dodaje się litery w brzmieniu:

„w) Islandia: Umowa o transporcie lotniczym podpisana w Waszyngtonie dnia 14 czerwca 1995 r.; zmieniona dnia 1 marca 2002 r. w drodze wymiany not; zmieniona dnia 14 sierpnia 2006 r. i dnia 9 marca 2007 r. w drodze wymiany not.

x) Królestwo Norwegii: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie dnia 6 października 1945 r.; zmieniona dnia 6 sierpnia 1954 r. w drodze wymiany not; zmieniona dnia 16 czerwca 1995 r. w drodze wymiany not.”;

5. sekcja 2 załącznika 1 do umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, otrzymuje brzmienie:

„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 e) (Dania-Stany Zjednoczone), g) (Francja-Stany Zjednoczone), v) (Zjednoczone

Królestwo-Stany Zjednoczone) oraz x) (Norwegia-Stany Zjednoczone) sekcji 1 w dalszym ciągu obowiązują zgodnie z ich warunkami.”;

6. sekcja 3 załącznika 1 do umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, otrzymuje brzmienie:

„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 punktów w państwach członkowskich, z wyjątkiem do lub z punktów w Republice Czeskiej, Republice Francuskiej, Republice Federalnej Niemiec, Wielkim Księstwie Luksemburga, Republice Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Portugalskiej, Republice Słowackiej, Islandii i Królestwie Norwegii.”;

7. w art. 3 załącznika 2 do umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku Islandii i Norwegii termin ten obejmuje między innymi art. 53, 54 i 55 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz rozporządzenia UE wdrażające art. 101, 102 i 105 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej włączone do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wraz ze wszelkimi ich zmianami.”;

8. art. 21 ust. 4 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, stosuje się do Islandii i Norwegii w zakresie, w jakim odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze Unii Europejskiej zostały włączone do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z określonymi dostosowaniami.

Wspólne oświadczenie

Przedstawiciele Stanów Zjednoczonych Ameryki, Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, Islandii i Królestwa Norwegii potwierdzili, że tekst umowy o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony (zwanej dalej „umową”) należy uwierzytelnić w innych wersjach językowych przed podpisaniem umowy w drodze wymiany listów między Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Komisją Europejską w imieniu Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, Islandią i Królestwem Norwegii, albo po podpisaniu umowy decyzją wspólnego komitetu.

Niniejsze wspólne oświadczenie stanowi integralną część umowy.

W imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki: W imieniu Unii Europejskiej i jej państw członkowskich:

XXX

XXX

W imieniu Islandii:

W imieniu Królestwa Norwegii:

XXX

XXX

DODATEK 2

UMOWA DODATKOWA

MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI
Z JEDNEJ STRONY,

ISLANDIĄ Z DRUGIEJ STRONY

I KRÓLESTWEM NORWEGII Z TRZECIEJ STRONY,

DOTYCZĄCA STOSOWANIA UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM
MIĘDZY

STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI Z JEDNEJ STRONY, UNIĄ EUROPEJSKĄ I
JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI Z DRUGIEJ STRONY,
ISLANDIĄ Z TRZECIEJ STRONY

I KRÓLESTWEM NORWEGII Z CZWARTEJ STRONY

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

REPUBLIKA MALTY,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLIKA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLIKA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,
REPUBLIKA SŁOWENII,
REPUBLIKA SŁOWACKA,
REPUBLIKA FINLANDII,
KRÓLESTWO SZWECJI,
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwane dalej „państwami członkowskimi”),

oraz

UNIA EUROPEJSKA

z jednej strony,

ISLANDIA

z drugiej strony,

oraz

KRÓLESTWO NORWEGII (zwane dalej „Norwegią”)

z trzeciej strony,

STWIERDZAJĄC, że w imieniu Unii Europejskiej i państw członkowskich Komisja Europejska wynegocjowała ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki umowę o transporcie lotniczym zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia negocjacji;

STWIERDZAJĄC, że umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi (zwaną dalej „umową o transporcie lotniczym”) parafowano dnia 2 marca 2007 r., podpisano w Brukseli dnia 25 kwietnia 2007 r. oraz w Waszyngtonie, D.C. dnia 30 kwietnia 2007 r. i tymczasowo stosuje się ją od dnia 30 marca 2008 r.;

STWIERDZAJĄC, że umowę o transporcie lotniczym zmieniono protokołem zmieniającym umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi (zwanym dalej „protokołem”), parafowanym dnia 2 marca 2010 r. i podpisanym w Luksemburgu dnia 24 czerwca 2010 r.;

STWIERDZAJĄC, że Islandia i Norwegia, będące pełnoprawnymi członkami jednolitego europejskiego rynku lotniczego na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przystąpiły do umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, na podstawie umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki z jednej strony, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi z drugiej strony, Islandią z trzeciej strony i Królestwem Norwegii z czwartej strony (zwanej dalej „umową”), która zawiera umowę o transporcie lotniczym zmienioną protokołem;

UZNAJĄC za konieczne określenie procedur podejmowania decyzji – jeśli miałyby one okazać się potrzebne – dotyczących sposobu podejmowania środków zgodnie z art. 21 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem;

UZNAJĄC ponadto za konieczne określenie procedur dotyczących udziału Islandii i Norwegii we wspólnym Komitecie ustanowionym na mocy art. 18 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, oraz w postępowaniu arbitrażowym, o którym mowa w art. 19 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem. Procedury te powinny zapewniać niezbędną współpracę, przepływ informacji i konsultacje przed posiedzeniami wspólnego komitetu, a także wdrożenie pewnych postanowień umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, obejmujących kwestie ochrony, bezpieczeństwa, przyznania i cofnięcia praw przewozowych oraz pomocy państwa,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Powiadomienia

W przypadku gdy Unia Europejska i jej państwa członkowskie podejmują decyzję o wypowiedzeniu umowy zgodnie z art. 3 umowy lub o zaprzestaniu jej tymczasowego stosowania, lub o wycofaniu powiadomień w tej sprawie, Komisja, przed przekazaniem powiadomienia drogą dyplomatyczną Stanom Zjednoczonym Ameryki, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie Islandię i Norwegię. Podobnie Islandia lub Norwegia niezwłocznie powiadamiają Komisję o ewentualnych tego typu decyzjach.

ARTYKUŁ 2

Zawieszenie praw przewozowych

Decyzję o nieudzieleniu przedsiębiorstwom lotniczym drugiej strony zezwolenia na obsługę dodatkowych rejsów na danej trasie lub na wejście na nowe rynki na podstawie umowy oraz o przekazaniu powiadomienia o tym fakcie Stanom Zjednoczonym Ameryki, lub o wyrażeniu zgody na cofnięcie takiej decyzji, zgodnie z art. 21 ust. 5 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, podejmuje w imieniu Unii Europejskiej i państw członkowskich Rada stanowiąca jednogłośnie zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu, oraz Islandia i Norwegia. Przewodniczący Rady, działając w imieniu Unii Europejskiej i państw członkowskich, Islandii i Norwegii, powiadamia następnie Stany Zjednoczone Ameryki o wszelkich tego typu decyzjach.

ARTYKUŁ 3

Wspólny komitet

1. Unię Europejską, państwa członkowskie, Islandię i Norwegię reprezentują we wspólnym Komitecie, ustanowionym na mocy art. 18 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, przedstawiciele Komisji, państw członkowskich, Islandii i Norwegii.
2. Stanowisko zajmowane przez Unię Europejską, państwa członkowskie, Islandię i Norwegię we wspólnym Komitecie jest przedstawiane przez Komisję, z wyjątkiem kwestii wchodzących w ramach UE w zakres wyłącznych kompetencji państw członkowskich, w których to przypadkach stanowisko takie jest przedstawiane przez prezydencję Rady lub Komisję, Islandię lub Norwegię, w zależności od przypadku.
3. Stanowisko zajmowane przez Islandię i Norwegię we wspólnym Komitecie w odniesieniu do kwestii wchodzących w zakres art. 14 lub 20 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, lub kwestii, które nie wymagają przyjęcia decyzji mającej skutki prawne, jest przyjmowane przez Islandię i Norwegię w porozumieniu z Komisją.
4. W przypadku pozostałych decyzji wspólnego komitetu dotyczących kwestii wchodzących w zakres rozporządzeń i dyrektyw włączonych do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, stanowisko zajmowane przez Unię Europejską, państwa członkowskie, Islandię i Norwegię jest przyjmowane przez Komisję w porozumieniu z Islandią i Norwegią.
5. W przypadku pozostałych decyzji wspólnego komitetu dotyczących kwestii wykraczających poza zakres rozporządzeń i dyrektyw włączonych do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, stanowisko zajmowane przez Islandię i Norwegię jest przyjmowane przez Islandię i Norwegię w porozumieniu z Komisją.
6. Komisja podejmuje odpowiednie środki w celu zapewnienia pełnego udziału Islandii i Norwegii w spotkaniach koordynacyjnych, konsultacyjnych lub przygotowujących decyzje z państwami członkowskimi oraz dostępu do informacji koniecznych dla przygotowania posiedzeń wspólnego komitetu.

ARTYKUŁ 4

Postępowanie arbitrażowe

1. Komisja reprezentuje Unię Europejską, państwa członkowskie, Islandię i Norwegię w postępowaniu arbitrażowym na podstawie art. 19 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem.
2. Komisja podejmuje w razie konieczności środki, aby zapewnić udział Islandii i Norwegii w pracach służących przygotowaniu i koordynacji postępowania arbitrażowego.
3. Jeśli Rada podejmie decyzję o zawieszeniu korzyści zgodnie z art. 19 ust. 7 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, decyzja ta jest notyfikowana Islandii i Norwegii. Podobnie Islandia lub Norwegia powiadamiają Komisję o ewentualnych tego typu decyzjach.

4. Decyzje dotyczące wszelkich innych stosownych czynności podejmowanych na podstawie art. 19 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, w odniesieniu do kwestii wchodzących w ramach UE w zakres kompetencji Unii są podejmowane przez Komisję, którą wspiera specjalny komitet złożony z przedstawicieli państw członkowskich mianowanych przez Radę oraz przedstawicieli Islandii i Norwegii.

ARTYKUŁ 5

Wymiana informacji

1. Islandia i Norwegia niezwłocznie informują Komisję o wszelkich decyzjach dotyczących odmowy, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń dla przedsiębiorstwa lotniczego Stanów Zjednoczonych Ameryki, które zostały przez nie podjęte zgodnie z art. 4 i 5 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem. Podobnie Komisja niezwłocznie informuje Islandię i Norwegię o wszelkich tego typu decyzjach podjętych przez państwa członkowskie.

2. Islandia i Norwegia niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 8 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem. Podobnie Komisja niezwłocznie informuje Islandię i Norwegię o wszelkich tego typu wnioskach i powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez państwa członkowskie.

3. Islandia i Norwegia niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 9 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem. Podobnie Komisja niezwłocznie informuje Islandię i Norwegię o wszelkich tego typu wnioskach i powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez państwa członkowskie.

ARTYKUŁ 6

Subwencje i pomoc państwa

1. W przypadku uznania przez Islandię lub Norwegię, że subwencja lub pomoc rozważana lub przyznana przez organ państwowy na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki ma niekorzystny wpływ na konkurencję w sposób, o którym mowa w art. 14 ust. 2 umowy o transporcie lotniczym, zmienionej protokołem, Islandia lub Norwegia zgłasza ten fakt Komisji. Podobnie, jeśli państwo członkowskie zgłosi podobny przypadek Komisji, Komisja powiadamia o tym fakcie Islandię i Norwegię.

2. Komisja, Islandia i Norwegia mogą wystąpić do tego organu lub zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu ustanowionego na podstawie art. 18 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem.

3. Komisja, Islandia i Norwegia niezwłocznie informują się nawzajem w przypadku zwrócenia się do nich przez Stany Zjednoczone Ameryki zgodnie z art. 14 ust. 3 umowy o transporcie lotniczym zmienionej protokołem.

ARTYKUŁ 7

Wypowiedzenie

1. Każda strona może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną pozostałe strony o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej umowy dodatkowej lub zakończeniu jej tymczasowego stosowania. Niniejsza umowa dodatkowa traci moc lub tymczasowe stosowanie niniejszej umowy zakończy się o północy GMT sześć miesięcy od dnia pisemnego powiadomienia o jej wypowiedzeniu lub zakończeniu jej tymczasowego stosowania, chyba że powiadomienie zostanie przed upływem tego terminu wycofane za zgodą wszystkich stron.

2. Niezależnie od wszelkich pozostałych postanowień niniejszego artykułu, jeśli umowa traci moc lub kończy się jej tymczasowe stosowanie, równocześnie traci moc niniejsza umowa dodatkowa lub kończy się jej tymczasowe stosowanie.

ARTYKUŁ 8

Tymczasowe stosowanie

Do czasu wejścia w życie zgodnie z art. 9 strony uzgadniają zgodnie z krajowymi przepisami stron tymczasowe stosowanie umowy dodatkowej od dnia podpisania niniejszej umowy dodatkowej lub od dnia tymczasowego stosowania podanego w art. 5 umowy, w zależności od tego, która data będzie późniejsza.

ARTYKUŁ 9

Wejście w życie

Niniejsza umowa dodatkowa wchodzi w życie (a) po upływie miesiąca od daty ostatniej noty w ramach wymiany not dyplomatycznych między stronami, potwierdzającej, że wszystkie procedury konieczne do wejścia w życie niniejszej umowy dodatkowej zostały zakończone albo (b) w dniu wejścia w życie lub rozpoczęcia tymczasowego stosowania umowy, zależnie od tego, co nastąpi później.

W DOWÓD CZEGO odpowiednio upoważnieni niżej podpisani złożyli swoje podpisy pod niniejszą umową dodatkową.

SPORZĄDZONO w trzech jednobrzmiących egzemplarzach w [...], dnia [...] 2011 r. w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, islandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, norweskim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim,

W IMIENIU KRÓLESTWA BELGII

W IMIENIU REPUBLIKI BUŁGARII

W IMIENIU REPUBLIKI CZESKIEJ

W IMIENIU KRÓLESTWA DANII

W IMIENIU REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC

W IMIENIU REPUBLIKI ESTONII

W IMIENIU IRLANDII
W IMIENIU REPUBLIKI GRECKIEJ
W IMIENIU KRÓLESTWA HISZPANII
W IMIENIU REPUBLIKI FRANCUSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI WŁOSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI CYPRYJSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI ŁOTEWSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI LITEWSKIEJ
W IMIENIU WIELKIEGO KSIĘSTWA LUKSEMBURGA
W IMIENIU REPUBLIKI WĘGIERSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI MALTY
W IMIENIU KRÓLESTWA NIDERLANDÓW
W IMIENIU REPUBLIKI AUSTRII
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI PORTUGALSKIEJ
W IMIENIU RUMUNII
W IMIENIU REPUBLIKI SŁOWENII
W IMIENIU REPUBLIKI SŁOWACKIEJ
W IMIENIU REPUBLIKI FINLANDII
W IMIENIU KRÓLESTWA SZWECJI
W IMIENIU ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII
PÓŁNOCNEJ
W IMIENIU UNII EUROPEJSKIEJ
W IMIENIU ISLANDII
W IMIENIU KRÓLESTWA NORWEGII