

PROTOKÓŁ

zmieniający Umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisaną w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI (zwane dalej „Stanami Zjednoczonymi”),

z jednej strony, oraz

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,

MALTA,

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,

ZAMIERZAJĄC wykorzystać ramy ustanowione w Umowie o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi (zwanej dalej „umową”), podpisanej w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r., aby osiągnąć cel polegający na otwarciu dostępu do rynków i zapewnieniu maksymalnych korzyści konsumentom, przedsiębiorstwom lotniczym, pracownikom i społeczeństwu po obu stronach Atlantyku;

WYPEŁNIAJĄC przewidziany w art. 21 umowy mandat upoważniający do szybkiego przeprowadzenia drugiego etapu negocjacji dotyczących umowy z myślą o osiągnięciu tego celu;

UZNAJĄC, że w wyniku wejścia w życie w dniu 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 prawnym oraz że od tego dnia wszystkie prawa i zobowiązania oraz wszelkie odniesienia do Wspólnoty Europejskiej w umowie mają zastosowanie do Unii Europejskiej,

UZGODNIŁY NASTĘPUJĄCE ZMIANY W UMOWIE:

Artykuł 1

Definicje

W art. 1 umowy wprowadza się następujące zmiany:

1) po punkcie drugim dodaje się nową definicję w brzmieniu:

„2 bis »Ocena przynależności państwowej« oznacza ustalenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać usługi objęte niniejszą umową, spełnia wymogi określone w art. 4 dotyczące jego struktury własności, skutecznej kontroli i głównego miejsca prowadzenia działalności;”;

2) po punkcie trzecim dodaje się nową definicję w brzmieniu:

„3 bis »Ocena sprawności operacyjnej« oznacza ustalenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać usługi objęte niniejszą umową, dysponuje wystarczającą zdolnością finansową i odpowiednią wiedzą z zakresu zarządzania, by wykonywać takie usługi, oraz że jest gotów przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów, które regulują wykonywanie takich usług.”;

Artykuł 2

Wzajemne uznawanie warunków prawnych dotyczących oceny sprawności operacyjnej i przynależności państwowej przedsiębiorstw lotniczych

Po artykule 6 dodaje się artykuł 6 bis w brzmieniu:

„Artykuł 6 bis

Wzajemne uznawanie warunków prawnych dotyczących oceny sprawności operacyjnej i przynależności państwowej przedsiębiorstw lotniczych

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, zgodnie z art. 4, władze lotnicze drugiej Strony uznają każdą ocenę sprawności operacyjnej i przynależności państwowej, dokonaną przez władze lotnicze pierwszej Strony w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jak gdyby ocena taka została dokonana przez jej własne władze lotnicze i nie występują o dodatkowe wyjaśnienia w tych kwestiach, z wyjątkiem sytuacji przewidzianej w lit. a) poniżej:

a) Jeżeli po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przedsiębiorstwa lotniczego lub po przyznaniu takiego zezwolenia władze lotnicze Strony przyjmującej mają szczególny powód do obaw, że, pomimo oceny dokonanej przez władze lotnicze drugiej Strony, warunki określone w art. 4 dotyczące przyznawania odpowiednich zezwoleń nie zostały spełnione, informują o tym niezwłocznie te władze, podając konkretne powody swoich obaw. W takim przypadku każda ze Stron może zainicjować konsultacje, które powinny obejmować przedstawicieli odpowiednich władz lotniczych, i/lub wystąpić o dodatkowe informacje dotyczące tych obaw, a wnioski tego rodzaju rozpatruje się w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli kwestia pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do rozpatrzenia na forum wspólnego komitetu.

b) Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do ocen dokonywanych w odniesieniu do certyfikatów lub licencji dotyczących bezpieczeństwa, uzgodnień w dziedzinie ochrony oraz ochrony ubezpieczeniowej.

2. Za pośrednictwem wspólnego komitetu każda ze Stron informuje drugą Stronę, w miarę możliwości z wyprzedzeniem, a w przeciwnym przypadku najszybciej jak to możliwe, o wszelkich istotnych zmianach w stosowanych przez nią kryteriach dokonywania ocen, o których mowa w ust. 1 powyżej. Jeżeli Strona przyjmująca zwraca się z wnioskiem o konsultacje na temat jakiegokolwiek takiej zmiany, odbywają się one w ramach wspólnego komitetu w terminie 30 dni od daty złożenia wniosku, chyba że Strona zadecyduje inaczej. Jeżeli po przeprowadzeniu konsultacji Strona przyjmująca uważa, że zmienione kryteria drugiej Strony nie są wystarczające do celów wzajemnego uznawania warunków prawnych dotyczących oceny, Strona przyjmująca może poinformować drugą Stronę o zawieszeniu stosowania ust. 1. Strona przyjmująca może w dowolnym momencie uchylić to zawieszenie. Wspólny komitet jest odpowiednio informowany.”.

Artykuł 3

Środowisko

Uchyła się cały art. 15 umowy i zastępuje się go artykułem w brzmieniu:

„Artykuł 15

Środowisko

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i wdrażaniu polityki w zakresie lotnictwa międzynarodowego, starannie porównując w trakcie opracowywania tej polityki stosunek kosztów środków mających na celu ochronę środowiska do korzyści z nich płynących, a w stosownych przypadkach wspólnie wspierają w skali globalnej skuteczne rozwiązania. W związku z powyższym Strony wyrażają zamiar podjęcia współpracy na rzecz ograniczenia lub zmniejszenia – w sposób rozsądny z ekonomicznego punktu widzenia – wpływu międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko.

2. Jeżeli jedna ze Stron rozważa propozycje środków z zakresu ochrony środowiska na szczeblu regionalnym, krajowym lub lokalnym, powinna ocenić ich ewentualny niekorzystny wpływ na korzystanie z praw zawartych w niniejszej umowie oraz, jeżeli przyjęto takie środki, powinna podjąć odpowiednie kroki służące złagodzeniu wszelkiego takiego niekorzystnego wpływu. Na wniosek jednej ze Stron, druga Strona dostarcza opis takich działań służących ocenie i złagodzeniu tego niekorzystnego wpływu.

3. Przy określaniu środków z zakresu ochrony środowiska należy kierować się normami ochrony środowiska dotyczącymi lotnictwa, przyjętymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w załącznikach do konwencji, z wyjątkiem przypadków, w których zgłoszone zostały różnice. Strony stosują wszelkie środki z zakresu ochrony środowiska mające wpływ na usługi lotnicze objęte niniejszą umową zgodnie z art. 2 i art. 3 ust. 4 niniejszej umowy.

4. Strony potwierdzają zobowiązanie państw członkowskich i Stanów Zjednoczonych do stosowania zasady zrównoważonego podejścia.

5. W odniesieniu do nakładania nowych obowiązkowych ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu w portach lotniczych, w których w każdym roku kalendarzowym dokonuje się więcej niż 50 000 operacji cywilnymi poddźwiękowymi samolotami odrzutowymi, zastosowanie mają następujące postanowienia:

- a) Właściwe organy danej Strony zapewniają możliwość uwzględnienia opinii zainteresowanych stron w procesie podejmowania decyzji.
 - b) Powiadomienie o wprowadzeniu jakiegokolwiek nowego ograniczenia działalności udostępnia się drugiej Stronie co najmniej 150 dni przed datą wejścia w życie tego ograniczenia. Na wniosek tej drugiej Strony przedkłada się jej niezwłocznie pisemne sprawozdanie zawierające powody wprowadzenia ograniczenia działalności, cel z zakresu ochrony środowiska uzgodniony dla portu lotniczego oraz opis środków, które mają służyć osiągnięciu tego celu. Sprawozdanie zawiera stosowną ocenę przewidywanych kosztów różnych rozpatrywanych środków i wpływających z nich korzyści.
 - c) Ograniczenia działalności muszą być (i) niedyskryminacyjne; (ii) restrykcyjne tylko w stopniu, w jakim jest to konieczne, aby osiągnąć cel z zakresu ochrony środowiska uzgodniony dla danego portu lotniczego; oraz (iii) niearbitralne.
6. Strony zatwierdzają i wspierają wymianę informacji i regularny dialog między ekspertami, prowadzony zwłaszcza poprzez istniejące już kanały komunikacji, w celu zacieśnienia współpracy – zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi – w zakresie ograniczania oddziaływania międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko oraz łagodzenia jego szkodliwego wpływu. Współpraca ta obejmuje:
- a) badania i rozwój ekologicznych technologii lotniczych;
 - b) badania naukowe mające na celu lepsze zrozumienie oddziaływania emisji pochodzących z lotnictwa, które umożliwi bardziej świadome podejmowanie decyzji politycznych;
 - c) innowacje w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym mające na celu zmniejszenie oddziaływania lotnictwa na środowisko;
 - d) badania i rozwój w dziedzinie zrównoważonych alternatywnych paliw w lotnictwie; oraz
 - e) wymianę poglądów na temat różnych kwestii i możliwości na forach międzynarodowych zajmujących się oddziaływaniem lotnictwa na środowisko, w tym, w stosownych przypadkach, koordynację stanowisk.

7. Na wniosek Stron wspólny komitet, wspierany przez ekspertów, opracowuje zalecenia w odniesieniu do kwestii ewentualnego pokrywania się i wzajemnej spójności środków rynkowych dotyczących emisji pochodzących z lotnictwa, wdrażanych przez Strony w celu uniknięcia powielania środków i kosztów oraz zmniejszenia w możliwie największym zakresie obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw lotniczych. Wdrożenie takich zaleceń uzależnione jest od przeprowadzenia wewnętrznej procedury zatwierdzenia lub ratyfikacji, która może stanowić wymóg każdej ze Stron.

8. Jeśli jedna ze Stron uważa, że kwestia związana z ochroną środowiska w zakresie transportu lotniczego, w tym nowe proponowane środki, budzi obawy w odniesieniu do stosowania lub wdrażania niniejszej umowy, może ona zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu, jak przewidziano w art. 18, w celu rozpatrzenia tej kwestii oraz opracowania właściwych odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.”.

Artykuł 4

Wymiar społeczny

Po art. 17 dodaje się nowy art. 17 *bis* w brzmieniu:

„Artykuł 17 *bis*

Wymiar społeczny

1. Strony uznają znaczenie społecznego wymiaru umowy oraz korzyści, które powstają w sytuacji, gdy otwarciu rynków towarzyszą wysokie standardy pracy. Możliwości stworzone dzięki umowie nie mają na celu podważenia standardów pracy ani praw i zasad związanych z pracą przewidzianych w ustawodawstwach każdej ze Stron.

2. Zasady określone w ust. 1 stanowią punkt odniesienia dla Stron podczas wdrażania umowy, w tym również, zgodnie z art. 18, regularnego rozważania społecznych skutków stosowania umowy oraz opracowania właściwych odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.”.

Artykuł 5

Wspólny komitet

Uchyla się art. 18 ust. 3, 4 i 5 w całości i zastępuje się je ustępami w brzmieniu:

„3. Wspólny komitet dokonuje w miarę potrzeb przeglądu ogólnego wdrażania umowy, w tym wszelkich skutków ograniczeń w zakresie infrastruktury lotniczej na korzystanie z praw przewidzianych w art. 3, wpływu środków ochrony podjętych na mocy art. 9, wpływu na warunki konkurencji,

w tym w obszarze komputerowych systemów rezerwacji, oraz wszelkich społecznych skutków wdrażania umowy. Wspólny komitet regularnie rozważa również poszczególne kwestie i wnioski, które w opinii jednej ze Stron mają rzeczywisty lub potencjalny wpływ na działania objęte umową, takie jak sprzeczne wymogi regulacyjne.

4. Wspólny komitet rozwija również współpracę poprzez:

- a) rozważanie ewentualnych obszarów dalszego rozwoju umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian umowy;
- b) uwzględnianie społecznych skutków wdrażanej umowy oraz opracowywanie właściwych odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione;
- c) prowadzenie spisu kwestii związanych z subsydiami i pomocą państwa zgłaszanych przez strony w ramach wspólnego komitetu;
- d) podejmowanie w drodze konsensusu decyzji dotyczących wszelkich kwestii odnoszących się do stosowania art. 11 ust. 6;
- e) podejmowanie – na wniosek Stron – ustaleń dotyczących wzajemnego uznawania warunków prawnych dotyczących oceny;
- f) zacieśnianie współpracy między właściwymi organami stron w ramach wysiłków zmierzających do rozwoju ich systemów zarządzania ruchem lotniczym w celu zapewnienia optymalnej interoperacyjności i kompatybilności tych systemów, zmniejszenia kosztów i zwiększenia ich bezpieczeństwa, zdolności i efektywności środowiskowej;
- g) promowanie opracowywania wniosków dotyczących wspólnych projektów i inicjatyw w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa, w tym z państwami trzecimi;
- h) zachęcanie do stałej ścisłej współpracy między właściwymi organami ds. ochrony lotnictwa Stron, obejmującej inicjatywy dotyczące procedur ochrony, których celem jest ułatwianie przewozu pasażerów i ładunków bez uszczerbku dla ochrony;
- i) rozważenie, czy odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze i praktyki Stron w dziedzinach objętych załącznikiem 9 konwencji (Ułatwienia) mogą mieć wpływ na wykonywanie praw przewidzianych w niniejszej umowie;

j) wspieranie wymiany na poziomie ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i projektów w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (łącznie z przydziałami czasu na start lub lądowanie) oraz ochrony konsumentów;

k) zachęcanie do konsultacji, w stosownych przypadkach, w kwestiach transportu lotniczego, którymi zajmują się organizacje międzynarodowe, i w stosunkach z państwami trzecimi, w tym podejmowanie decyzji dotyczących przyjęcia wspólnego podejścia; oraz

l) podejmowanie, na zasadzie konsensusu, decyzji, o których mowa w art. 1 ust. 3 oraz w art. 2 ust. 3 załącznika 4.

5. Strony podzielają zamiar kontynuowania starań o zapewnienie maksymalnych korzyści, jakie dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyku może przynieść objęcie niniejszą umową państw trzecich. W tym celu wspólny komitet rozważa, w stosownych przypadkach, warunki i procedury, w tym wszelkie konieczne zmiany niniejszej umowy, które byłyby konieczne w celu umożliwienia państwom trzecim przystąpienia do niniejszej umowy.”.

Artykuł 6

Dalszy rozwój możliwości prowadzenia działalności

Uchyła się art. 21 w całości i zastępuje się go artykułem w brzmieniu:

„Artykuł 21

Dalszy rozwój możliwości prowadzenia działalności

1. Strony wspólnie przyjmują za cel dalsze usuwanie przeszkód w dostępie do rynków, aby zapewnić maksymalne korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyku, w tym ułatwianie ich przedsiębiorstwom lotniczym dostępu do światowych rynków kapitałowych w sposób lepiej odzwierciedlający realia światowej branży lotniczej, umacnianie systemu transatlantyckich przewozów lotniczych oraz ustanowienie ram, które zachęcą inne państwa do otwarcia swoich rynków usług lotniczych.

2. Zgodnie ze wspólnym celem określonym w ust. 1 oraz wypełniając swoje zobowiązania określone w art. 18, polegające na kontroli wdrażania niniejszej umowy, wspólny komitet dokonuje co rok przeglądu sytuacji, w tym również pod kątem zmian przepisów, o których mowa w niniejszym artykule. Wspólny komitet opracowuje w tym celu procedurę współpracy, polegającą między innymi na wydawaniu Stronom stosownych zaleceń. Po potwierdzeniu przez wspólny komitet, że przepisy ustawowe i wykonawcze Stanów Zjednoczonych umożliwiają państwom członkowskim lub ich obywatelom posiadanie większościowych pakietów własnościowych ich przedsiębiorstw lotniczych

i sprawowanie skutecznej kontroli nad nimi, Unia Europejska i jej państwa członkowskie na zasadzie wzajemności umożliwiają Stanom Zjednoczonym lub ich obywatelom posiadanie większościowych pakietów własnościowych swoich przedsiębiorstw lotniczych i sprawowanie skutecznej kontroli nad nimi.

3. Po otrzymaniu pisemnego potwierdzenia od wspólnego komitetu, zgodnie z art. 18 ust. 6, że przepisy ustawowe i wykonawcze każdej ze Stron umożliwiają drugiej Stronie lub jej obywatelom posiadanie większościowych pakietów własnościowych i przedsiębiorstw lotniczych pierwszej Strony i sprawowanie skutecznej kontroli nad nimi:

a) przestaje mieć zastosowanie sekcja 3 załącznika 1 do umowy;

b) przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych mają prawo do wykonywania regularnych łączonych przewozów pasażerskich między punktami w Unii Europejskiej i jej państwach członkowskich a pięcioma krajami, bez konieczności lądowania na terytorium Stanów Zjednoczonych. Kraje te określa wspólny komitet w terminie jednego roku od daty podpisania niniejszego protokołu. Wspólny komitet może zmienić wykaz tych krajów lub zwiększyć ich liczbę; oraz

c) przestaje obowiązywać art. 2 załącznika 4 do umowy («Własność i sprawowanie kontroli nad przedsiębiorstwami lotniczymi państw trzecich»), a w jego miejsce w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych państw trzecich, należących do Stanów Zjednoczonych lub ich obywateli i będących pod ich kontrolą, zaczyna obowiązywać załącznik 6 do umowy.

4. Po otrzymaniu pisemnego potwierdzenia od wspólnego komitetu, zgodnie z art. 18 ust. 6, że przepisy ustawowe i wykonawcze Unii Europejskiej i jej państw członkowskich dotyczące ograniczeń działalności spowodowanych poziomem hałasu w portach lotniczych, w których rocznie dokonuje się więcej niż 50 000 operacji cywilnymi poddźwiękowymi samolotami odrzutowymi, przewidują, że Komisja Europejska jest uprawniona do dokonania przeglądu procedury przed wprowadzeniem takich środków, oraz, w przypadku gdy uzna, że nie zastosowano odpowiednich procedur zgodnie z mającymi zastosowanie zobowiązaniami, do podjęcia stosownych działań prawnych dotyczących danych środków przed ich wprowadzeniem:

a) przedsiębiorstwa lotnicze z Unii Europejskiej mają prawo do wykonywania regularnych łączonych przewozów pasażerskich między punktami w Stanach Zjednoczonych a pięcioma dodatkowymi krajami, bez konieczności lądowania na terytorium Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Kraje te określa wspólny komitet w terminie jednego roku od daty podpisania niniejszego protokołu. Wspólny komitet może zmienić wykaz tych krajów lub zwiększyć ich liczbę; oraz

b) przestaje obowiązywać art. 2 załącznika 4 do umowy («Własność i sprawowanie kontroli nad przedsiębiorstwami lotniczymi państw trzecich»), a w jego miejsce w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych państw trzecich, należących do państw członkowskich lub ich obywateli i będących pod ich kontrolą, zaczyna obowiązywać załącznik 6 do umowy.

5. Po otrzymaniu pisemnego potwierdzenia od wspólnego komitetu, że dana Strona spełniła warunki określone w ust. 3 i 4, które mają do niej zastosowanie, może ona wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji na wysokim szczeblu w odniesieniu do wdrażania niniejszego artykułu. Konsultacje takie rozpoczynają się w terminie 60 dni od daty dostarczenia wniosku, chyba że Strony zadecydują inaczej. Strony dokładają wszelkich starań, aby rozstrzygnąć kwestie będące przedmiotem konsultacji. Jeżeli Strona, która złożyła wniosek o konsultacje, jest niezadowolona z ich wyniku, może złożyć kanałami dyplomatycznymi pisemne powiadomienie o swojej decyzji, zgodnie z którą żadne przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Strony nie będzie obsługiwać dodatkowych rejsów na danej trasie ani nie wejdzie na nowe rynki na mocy niniejszej umowy. Każda taka decyzja wchodzi w życie w terminie 60 dni od daty powiadomienia. W okresie tym druga Strona może podjąć decyzję, zgodnie z którą żadne przedsiębiorstwo lotnicze pierwszej Strony nie będzie obsługiwać dodatkowych rejsów na danej trasie ani nie wejdzie na nowe rynki na mocy niniejszej umowy. Decyzja taka staje się skuteczna w tym samym dniu, co decyzja pierwszej Strony. Każdą taką decyzję Strony można uchylić za porozumieniem obu Stron, pisemnie potwierdzonym przez wspólny komitet.”.

Artykuł 7

Przewozy na zlecenie administracji federalnej USA

Uchyła się załącznik 3 do umowy w całości i zastępuje się go załącznikiem w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK 3

Dotyczący przewozów na zlecenie administracji federalnej USA

Wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze mają prawo do przewożenia pasażerów i ładunków w ramach lotów regularnych i lotów czarterowych, dla których departament cywilny administracji federalnej USA, agencja administracji federalnej USA lub oficjalnych organów cywilnych administracji federalnej USA:

- 1) nabywają usługę dla siebie samych lub w ramach umowy przewidującej, że zapłata dokonywana jest przez administrację federalną lub z funduszy pozostających do jej dyspozycji; lub
- 2) zapewniają przewóz bez zapłaty do lub na rzecz kraju trzeciego albo organizacji międzynarodowej lub innej,

oraz gdy taki przewóz odbywa się:

- a) między dowolnym punktem w Stanach Zjednoczonych a dowolnym punktem poza Stanami Zjednoczonymi, w zakresie, w jakim przewóz taki jest dozwolony na

mocy art. 3 ust. 1 lit. c), z wyjątkiem sytuacji – w przypadku pasażerów uprawnionych do korzystania z taryfy wynikającej z umowy o połączeniu między miastami – gdy odbywa się on między punktami, których dotyczy taryfa wynikająca z umowy o połączeniu między miastami; lub

- b) między dwoma dowolnymi punktami poza terytorium Stanów Zjednoczonych.

Niniejszy załącznik nie ma zastosowania do przewozu nabytego lub opłacanego przez Sekretarza Obrony lub sekretarza departamentu wojskowego.”.

Artykuł 8

Załączniki

Tekst dodatku do niniejszego protokołu dołączony jest do umowy jako załącznik 6.

Artykuł 9

Tymczasowe stosowanie

1. W oczekiwaniu na wejście w życie niniejszego protokołu Strony zgadzają się stosować go tymczasowo od dnia jego podpisania, w zakresie, na jaki pozwala na to mające zastosowanie prawo krajowe.

2. Każda ze Stron może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie na drodze dyplomatycznej drugą Stronę o decyzji o zaprzestaniu stosowania niniejszego protokołu. W takim przypadku stosowanie niniejszego protokołu ustaje o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który obowiązuje po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia, chyba że powiadomienie zostaje cofnięte przed upływem tego terminu za zgodą Stron. W przypadku gdy ustaje tymczasowe stosowanie umowy, zgodnie z art. 25 ust. 2 umowy, równocześnie ustaje tymczasowe stosowanie niniejszego protokołu.

Artykuł 10

Wejście w życie

Niniejszy protokół wchodzi w życie w późniejszym z następujących terminów:

- 1) w dniu wejścia w życie umowy; oraz
- 2) po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej, że wszystkie procedury niezbędne do wejścia w życie niniejszego protokołu zostały zakończone.

Do celów tej wymiany not dyplomatycznych, noty dyplomatyczne przekazywane lub otrzymywane przez Unię Europejską i jej państwa członkowskie przekazuje się Unii Europejskiej lub od niej, 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 jego procedury niezbędne do wejścia w życie niniejszego protokołu zostały zakończone.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni, podpisali niniejszą umowę.

Съставено в Люксембург на двадесет и четвърти юни две хиляди и десета година.

Hecho en Luxemburgo, el veinticuatro de junio de dos mil diez.

V Lucemburku dne dvacátého čtvrtého června dva tisíce deset.

Udfærdiget i Luxembourg den fireogtyvende juni to tusind og ti.

Geschehen zu Luxemburg am vierundzwanzigsten Juni zweitausendzehn.

Kahe tuhande kümnenda aasta juunikuu kahekümne neljandal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι τέσσερις Ιουνίου δύο χιλιάδες δέκα.

Done at Luxembourg on the twenty-fourth day of June in the year two thousand and ten.

Fait à Luxembourg, le vingt-quatre juin deux mille dix.

Fatto a Lussemburgo, addì ventiquattro giugno duemiladieci.

Luksemburgā, divi tūkstoši desmitā gada divdesmit ceturtajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų birželio dvidešimt ketvirtą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétézer-tizedik év június havának huszonnegyedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fl-erbgha u għoxrin jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u għaxra.

Gedaan te Luxemburg, de vierentwintigste juni tweeduizend tien.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dwudziestego czwartego czerwca roku dwa tysiące dziesiętego.

Feito no Luxemburgo, em vinte e quatro de Junho de dois mil e dez.

Întocmit la Luxemburg, la douăzeci și patru iunie două mii zece.

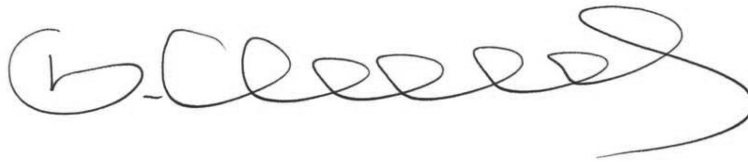
V Luxemburgu dňa dvadsiateho štvrtého júna dvetisícdesať.

V Luxembourggu, dne štiriindvajsetega junija leta dva tisoč deset.

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäneljäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakymmenen.

Som skedde i Luxemburg den tjugofjärde juni tjugohundratio.

За Република България



Voor het Koninkrijk België

Pour le Royaume de Belgique

Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



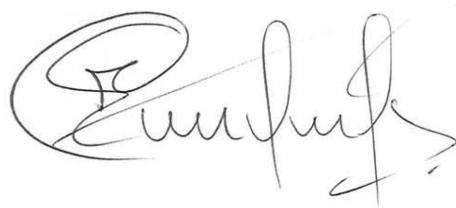
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

For the United States of America

Dodatek do Protokołu

ZAŁĄCZNIK 6

Własność i sprawowanie kontroli nad przedsiębiorstwami lotniczymi państw trzecich

1. Żadna ze Stron nie wykonuje żadnego z przysługujących jej na mocy porozumień o przewozach lotniczych z państwem trzecim praw do odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych jakiegokolwiek przedsiębiorstwu lotniczemu tego państwa trzeciego w oparciu o fakt posiadania przeważającej części własności w takim przedsiębiorstwie lotniczym przez drugą Stronę i/lub jej obywateli.
2. Stany Zjednoczone nie wykonują żadnego z przysługujących im na mocy porozumień o przewozach lotniczych praw do odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych jakiegokolwiek przedsiębiorstwu lotniczemu Księstwa Liechtensteinu, Konfederacji Szwajcarskiej, członkowi WEOL od dnia podpisania niniejszej umowy, lub przedsiębiorstwu lotniczemu z jakiegokolwiek państwa afrykańskiego, które wdraża umowę o „otwartym niebie” w przewozach lotniczych ze Stanami Zjednoczonymi w dniu podpisania niniejszej umowy, w oparciu o fakt sprawowania skutecznej kontroli nad tym przedsiębiorstwem lotniczym przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie i/lub jego/ich obywateli.
3. Żadna ze Stron nie wykonuje żadnego z przysługujących jej na mocy porozumień o przewozach lotniczych z państwem trzecim praw do odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych jakiegokolwiek przedsiębiorstwu lotniczemu tego państwa trzeciego w oparciu o fakt sprawowania skutecznej kontroli nad takim przedsiębiorstwem lotniczym przez drugą Stronę i/lub jej obywateli, pod warunkiem że dane państwo trzecie posiada historię współpracy w dziedzinie przewozów lotniczych z obiema Stronami.
4. Wspólny komitet prowadzi wykaz państw trzecich, które według obu Stron posiadają historię współpracy w dziedzinie przewozów lotniczych.

Wspólne oświadczenie

Przedstawiciele Stanów Zjednoczonych oraz Unii Europejskiej i jej państw członkowskich potwierdzili, że autentyczność Protokołu zmieniającego Umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, parafowanego w Brukseli dnia 25 marca 2010 r., ma zostać poświadczona w innych wersjach językowych w drodze wymiany listów, przed podpisaniem protokołu, lub w drodze decyzji wspólnego komitetu, po jego podpisaniu.

Niniejsze wspólne oświadczenie stanowi integralną część protokołu.

W imieniu Stanów Zjednoczonych:

John BYERLY (podpis)
dnia 25 marca 2010 r.

W imieniu Unii Europejskiej i jej państw
członkowskich:

Daniel CALLEJA (podpis)
dnia 25 marca 2010 r.

PROTOKÓŁ KONSULTACJI

1. Delegacje reprezentujące Unię Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki spotkały się w Brukseli w dniach 23–25 marca 2010 r., by zakończyć drugi etap negocjacji w sprawie umowy o transporcie lotniczym. Listy członków delegacji załączono jako dodatek A.
2. Delegacje osiągnęły porozumienie *ad referendum* w sprawie Protokołu zmieniającego Umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisaną w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. („Protokół”, dołączony jako dodatek B), oraz parafowały jego tekst. Zamiarem delegacji jest przedstawienie projektu protokołu swoim właściwym organom do zatwierdzenia, tak by wszedł on w życie w najbliższej przyszłości.
3. Odniesienia w niniejszym protokole do umowy oraz do artykułów, ustępów i załączników są odniesieniami do umowy zmienionej protokołem.
4. Delegacja UE potwierdziła, że w wyniku wejścia w życie w dniu 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 prawnym oraz że od tego dnia wszystkie prawa i zobowiązania oraz wszystkie odniesienia do Wspólnoty Europejskiej w umowie odnoszą się do Unii Europejskiej.
5. Delegacje potwierdziły, że celem procedur dotyczących wzajemnego uznawania warunków prawnych dotyczących oceny zdolności technicznych przewoźnika lotniczego i jego przynależności państwowej, określonych w nowym art. 6 *bis*, nie jest zmiana warunków przewidzianych na mocy przepisów ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle przez Strony w odniesieniu do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, o których mowa w art. 4 umowy.
6. W odniesieniu do art. 9 delegacje wyraziły chęć dalszej współpracy między UE a USA w dziedzinie ochrony lotnictwa, aby, tam gdzie jest to możliwe, osiągnąć maksymalne zaufanie do środków ochrony drugiej Strony, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi, w celu zmniejszenia niepotrzebnego powielania takich środków.
7. Delegacje odnotowały, że współpraca w dziedzinie ochrony powinna obejmować regularne konsultacje dotyczące zmian obowiązujących wymogów, w miarę możliwości przed ich wdrożeniem, ścisłą koordynację działań związanych z oceną portów lotniczych oraz, tam gdzie jest możliwe i stosowne, inspekcje przewoźników lotniczych, a także wymianę informacji na temat nowych technologii i procedur w zakresie ochrony.
8. Delegacje odnotowały korzyści płynące z szybkich oraz – tam gdzie jest to możliwe – skoordynowanych reakcji na nowe zagrożenia, dzięki którym można zapewnić efektywniejsze wykorzystanie dostępnych środków, zwiększyć poziom ochrony i wspierać wprowadzanie ułatwień.
9. Obie delegacje odnotowały, że protokół nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, pozostających w mocy między państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi.
10. W odniesieniu do art. 15 ust. 7 delegacja UE odnotowała, że kwestie, które należy uwzględnić w pracach w tej dziedzinie, powinny obejmować między innymi efektywność ekologiczną i integralność technologiczną odpowiednich środków, konieczność unikania zakłóceń konkurencji i zapobiegania ucieczce emisji oraz, w stosownych przypadkach, czy i jak takie środki można ze sobą połączyć lub zintegrować. Delegacja USA odnotowała, że przy opracowywaniu zaleceń należałoby skoncentrować się między innymi na spójności z konwencją chicagowską i na propagowaniu celów umowy.
11. Obie delegacje podkreśliły, że żadne z postanowień umowy nie ma jakiegokolwiek wpływu na ich stanowiska prawne i polityczne w różnych kwestiach związanych ze środowiskiem w lotnictwie.
12. Aby podkreślić wspólne cele w zakresie ochrony środowiska, delegacje opracowały wspólne oświadczenie w sprawie współpracy dotyczącej środowiska, które dołączono jako dodatek C do niniejszego protokołu konsultacji.

13. Delegacja UE ponownie potwierdziła, że UE zamierza kontynuować prace prowadzone w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, których celem jest ustanowienie dla lotnictwa międzynarodowego globalnych celów w zakresie ograniczania emisji.
14. Delegacje USA i UE ponownie potwierdziły, że USA i UE zamierzają kontynuować prace prowadzone w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), których celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa międzynarodowego. Obie delegacje zwróciły również uwagę na wkład przedstawicieli przemysłu lotniczego w tym zakresie.
15. Obie delegacje przyznały, że odniesienia do „zrównoważonego podejścia” w art. 15 ust. 4 odnoszą się do rezolucji A35-5, która została jednomyślnie przyjęta na 35. sesji Zgromadzenia ICAO. Delegacje podkreśliły, że wszystkie aspekty dotyczące zasady zrównoważonego podejścia, ustanowionej w tej rezolucji, są istotne i ważne, w tym uznanie, że „państwa posiadają odpowiednie zobowiązania prawne, obowiązujące umowy i przepisy oraz ustanowione polityki, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie opracowanej przez ICAO zasady zrównoważonego podejścia”.
16. Obie delegacje podkreśliły, że popierają stosowanie opracowanych przez ICAO „Wskazówek dotyczących stosowania zasady zrównoważonego podejścia w odniesieniu do hałasu powodowanego przez statki powietrzne”, które opublikowano w dokumencie ICAO 9829 (drugie wydanie).
17. W odniesieniu do art. 15 ust. 5 lit. a) delegacja UE stwierdziła, że zgodnie z definicją „zainteresowanych stron” zamieszczoną w art. 2 lit. f) dyrektywy 2002/30/WE, „zainteresowane strony” oznaczają „osoby fizyczne lub prawne, które są dotknięte lub które zostaną prawdopodobnie dotknięte przez lub mające uzasadniony interes we wprowadzeniu środków redukcji hałasu, w tym ograniczeń działalności”. Delegacja UE zauważyła również, że na mocy art. 10 tej dyrektywy państwa członkowskie muszą zapewnić, w celu wykonania art. 5 i 6, ustanowienie procedur konsultacji z zainteresowanymi stronami, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.
18. Uznając wyzwania związane z coraz większą transgraniczną mobilnością pracowników i strukturą przedsiębiorstw, delegacja UE stwierdziła, że Komisja Europejska uważnie monitoruje sytuację i rozważa podjęcie kolejnych inicjatyw mających na celu zapewnienie lepszego wdrażania, stosowania i egzekwowania przepisów w tej dziedzinie. Delegacja UE nawiązała również do prowadzonych przez Komisję Europejską prac nad ponadnarodowymi porozumieniami przedsiębiorstw i potwierdziła, że jest ona gotowa, by w stosowanych przypadkach poinformować wspólny komitet o tych i innych powiązanych inicjatywach.
19. Delegacja USA zauważyła, że stosowana w Stanach Zjednoczonych zasada wyboru jednego przedstawiciela pracowników przedsiębiorstwa lotniczego stanowiących określoną grupę lub wykonujących określone obowiązki umożliwiła zarówno personelowi pokładowemu, jak i personelowi naziemnemu zdobycie większych praw w zakresie organizowania się oraz prowadzenia negocjacji w sprawie zbiorowych układów pracy i ich wdrażania.
20. Obie delegacje przyznały, że w przypadku gdy jedna ze Stron podejmie środki sprzeczne z umową, w tym z art. 21, druga Strona może skorzystać z możliwości podjęcia wszelkich stosownych i proporcjonalnych środków, zgodnie z prawem międzynarodowym, w tym także z umową.
21. W odniesieniu do art. 21 ust. 4 delegacja UE stwierdziła, że przegląd, o którym mowa w tym ustępie, zostanie wykonany przez Komisję Europejską z urzędu lub *ex parte*.
22. Delegacje przyznały, że prawa do wykonywania przewozów, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. a), będą stanowić uzupełnienie praw przyznanych Unii Europejskiej i jej państwom członkowskim na mocy art. 3 umowy.
23. Delegacje wyraziły zadowolenie z przewidzianej w umowie współpracy między amerykańskim Departamentem Transportu a Komisją Europejską, która ma na celu pogłębienie przez każdą ze Stron zrozumienia przepisów, procedur i praktyk przewidzianych w prawie konkurencji drugiej Strony oraz wpływu, jaki zmiany w sektorze transportu lotniczego miały lub prawdopodobnie będą mieć na konkurencję w tym sektorze.
24. Delegacje potwierdziły zobowiązanie odpowiednich organów ds. konkurencji do prowadzenia dialogu i współpracy oraz ich zaangażowanie na rzecz zasady przejrzystości, zgodnie z wymogami prawnymi, w tym z wymogami dotyczącymi ochrony poufnych informacji handlowych. Delegacje potwierdziły również gotowość odpowiednich organów ds. konkurencji do udzielenia w stosownych przypadkach pomocy w zakresie wymogów proceduralnych.

25. Delegacje stwierdziły, że w ramach każdego kontaktu ze wspólnym komitetem lub innymi podmiotami w sprawie współpracy, o której mowa w załączniku 2, należy przestrzegać przepisów dotyczących ujawniania informacji poufnych lub wrażliwych z punktu widzenia rynku.
26. Do celów załącznika 6 ust. 4 delegacje oczekują, że w terminie jednego roku od dnia podpisania protokołu wspólny komitet opracuje odpowiednie kryteria oceny tego, czy poszczególne państwa posiadają historię współpracy w dziedzinie usług lotniczych.
27. Delegacje z zadowoleniem przyjęły udział przedstawicieli Islandii i Norwegii jako obserwatorów delegacji UE oraz stwierdziły, że w ramach wspólnego komitetu kontynuowane będą prace nad wnioskiem dotyczącym warunków i procedur przystąpienia Islandii i Norwegii do umowy zmienionej protokołem.
28. Obie delegacje wyraziły nadzieję, że ich odpowiednie władze lotnicze będą zezwalać na przeprowadzanie operacji zgodnych z postanowieniami niniejszej umowy zmienionej protokołem, przy wzajemnym poszanowaniu praw i na zasadzie wzajemności, lub zgodnie z przepisami administracyjnymi, od dnia podpisania protokołu.

*W imieniu delegacji Unii Europejskiej
i jej państw członkowskich*
Daniel CALLEJA

*W imieniu delegacji Stanów
Zjednoczonych Ameryki*
John BYERLY

Dodatek C

Wspólne oświadczenie w sprawie współpracy w zakresie środowiska

Delegacje Stanów Zjednoczonych oraz Unii Europejskiej i jej państw członkowskich potwierdziły, że ograniczenie wpływu lotnictwa międzynarodowego na środowisko jest kwestią o decydującym znaczeniu. Delegacje podkreśliły swoje wspólne zobowiązanie do realizacji celów z zakresu środowiska, które ustanowiono na 35. sesji Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Cele te obejmują podjęcie wysiłków na rzecz:

- a) ograniczenia lub zmniejszenia liczby osób narażonych na znaczący hałas powodowany przez statki powietrzne;
- b) ograniczenia lub zmniejszenia wpływu emisji pochodzących z lotnictwa na jakość powietrza w skali lokalnej; oraz
- c) ograniczenia lub zmniejszenia wpływu gazów cieplarnianych pochodzących z lotnictwa na klimat w skali światowej.

Delegacje uznały wyniki 15. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu oraz porozumienie kopenhaskie, dzieląc tym samym pogląd naukowy, zgodnie z którym wzrost temperatury na świecie nie powinien przekroczyć 2 stopni Celsjusza.

Delegacje potwierdziły, że Strony wyrażają chęć i gotowość do współpracy opartej na postępach poczynionych podczas posiedzenia wysokiego szczebla w sprawie lotnictwa międzynarodowego i zmiany klimatu, zorganizowanego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), i obejmującej wspólne działania z partnerami międzynarodowymi na forum ICAO, polegające na ustanowieniu ambitniejszego planu działań, w tym także ambitniejszych celów, stworzeniu ram dla podejmowania środków rynkowych oraz uwzględnieniu specjalnych potrzeb krajów rozwijających się.

Obie Strony potwierdziły gotowość do współpracy w ramach komitetu ICAO ds. ochrony środowiska w zakresie lotnictwa (CAEP), której celem jest terminowe i skuteczne przedstawienie planu prac tego komitetu, obejmującego przyjęcie globalnej normy emisji CO₂ w lotnictwie oraz innych środków dotyczących zmiany klimatu, hałasu i jakości powietrza.

Delegacje podkreśliły znaczenie zmniejszania wpływu lotnictwa na środowisko poprzez:

- dalszą współpracę w zakresie programów modernizacji systemu zarządzania ruchem lotniczym NextGen i SESAR, obejmującą również atlantycką inicjatywę w dziedzinie interoperacyjności na rzecz ograniczenia emisji (AIRE),
- wspieranie i, w stosownych przypadkach, przyspieszanie rozwoju i procesu wdrażania nowych technologii lotniczych i alternatywnych paliw produkowanych z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, w tym w ramach wspólnej inicjatywy technologicznej „Czyste niebo”, programu na rzecz niskiego zużycia energii oraz niskiego poziomu emisji i hałasu (CLEEN), inicjatywy dotyczącej paliw alternatywnych w lotnictwie komercyjnym (CAAFI) oraz inicjatywy na rzecz zrównoważonych metod pozyskiwania alternatywnych paliw i energii w lotnictwie (SWAFEA), oraz
- współpracę ze środowiskiem naukowym, na przykład w ramach działającej przy Komitecie CAEP Grupy ds. Skutków w Kontekście Naukowym, aby lepiej zrozumieć charakter i skalę wpływu, jaki lotnictwo ma na środowisko, w tym wpływu na zdrowie i niezwiązane z emisją CO₂ wpływu na klimat.