

**UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM**

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

oraz

REPUBLIKA AUSTRII,

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA GRECKA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

KRÓLESTWO HISZPANII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

będące stronami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwane dalej „państwami członkowskimi”)

i WSPÓLNOTA EUROPEJSKA, z drugiej strony,

DAŻĄC do wspierania systemu międzynarodowego lotnictwa, opartego na konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu ingerencji i regulacji ze strony rządu;

DAŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego, w tym poprzez tworzenie sieci przewozów lotniczych, w ramach której oferowane są dogodne usługi przewozu lotniczego odpowiadające potrzebom pasażerów i spedytorów;

DAŻĄC do umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym oferowania pasażerom i spedytorom konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

DAŻĄC do tego, by zliberalizowana umowa przyniosła korzyści wszystkim sektorom transportu lotniczego, w tym pracownikom przedsiębiorstw lotniczych;

DAŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie aktami lub groźbami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażającymi na niebezpieczeństwo osoby lub mienie, mającymi negatywny wpływ na operacje transportu lotniczego i podważającymi zaufanie publiczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

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

UZNAJĄC, że subwencje państwowe mogą mieć negatywny wpływ na konkurencję między przedsiębiorstwami lotniczymi i mogą zagrażać realizacji podstawowych celów niniejszej umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska naturalnego przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w zakresie lotnictwa międzynarodowego;

UWZGLĘDNIAJĄC 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 działać – na podstawie obowiązujących umów – na rzecz otwarcia dostępu do rynków i maksymalizacji korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyki;

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

ZAMIERZAJĄC ustanowić precedens o światowym znaczeniu dla promowania korzyści wynikających z liberalizacji w tym ważnym sektorze gospodarki;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

### Artykuł 1

#### Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej umowy wyrażenie:

- 1) „umowa” oznacza niniejszą umowę, załączniki i dodatek do niej oraz wszelkie ich zmiany;
- 2) „przewóz lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, oddzielnie lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu;

- 3) „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:

- a) każdą zmianę – mającą zastosowanie w danym przypadku – która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Stany Zjednoczone, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie;

oraz

- b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego – mające zastosowanie w danym przypadku – przyjęte zgodnie z art. 90 konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana w danym czasie są obowiązujące w odniesieniu zarówno do Stanów Zjednoczonych, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich;

- 4) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;
- 5) „międzynarodowy przewóz lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 6) „strona” oznacza Stany Zjednoczone albo Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie;
- 7) „taryfa” oznacza każdą taryfę, stawkę lub opłatę za przewóz pasażerów, bagażu i/lub ładunku (z wyjątkiem poczty) w przewozie lotniczym, w odpowiednich przypadkach łącznie z transportem naziemnym związanym z międzynarodowym przewozem lotniczym, stosowaną przez przedsiębiorstwa lotnicze, w tym ich agentów, oraz warunki regulujące dostępność takiej taryfy, stawki lub opłaty;
- 8) „lądowanie w celach niehandlowych” oznacza lądowanie w innych celach niż zabranie lub wyładowanie pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty w przewozie lotniczym;
- 9) „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Stanów Zjednoczonych, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne pozostające pod zwierzchnictwem lub jurysdykcją Stanów Zjednoczonych oraz, w odniesieniu do Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską oraz na warunkach określonych w tym Traktacie i we wszelkich późniejszych instrumentach; stosowanie niniejszej umowy do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, i do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie lotnictwa obowiązujących na dzień 18 września 2006 r. pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie deklaracją ministerialną dotyczącą portu lotniczego na Gibraltarze uzgodnioną w Kordobie we wrześniu 2006 r.;
- oraz
- 10) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przedsiębiorstwa lotnicze z tytułu korzystania z obiektów i usług portu lotniczego, otoczenia portu lotniczego, żeglugi powietrznej lub systemów ochrony lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

#### Artykuł 2

##### Równe i sprawiedliwe warunki

Każda strona stwarza przedsiębiorstwom lotniczym obu stron równe i sprawiedliwe warunki umożliwiające konkurencję w wykonywaniu międzynarodowego przewozu lotniczego na podstawie niniejszej umowy.

#### Artykuł 3

##### Przyznanie praw

1. Każda strona przyznaje drugiej stronie następujące prawa w zakresie wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony:

- a) prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;
- c) prawo wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego między punktami na następujących trasach:
  - (i) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych ze Stanów Zjednoczonych (zwanymi dalej „przedsiębiorstwami lotniczymi z USA”) – z punktów poza Stanami Zjednoczonymi przez Stany Zjednoczone i punkty pośrednie do dowolnego punktu lub dowolnych punktów w którymkolwiek państwie członkowskim lub państwach członkowskich i poza nimi; oraz, w przypadku usług wyłącznie towarowych, między dowolnym państwem członkowskim i dowolnym punktem lub dowolnymi punktami (w tym w którymkolwiek z pozostałych państw członkowskich);
  - (ii) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych ze Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich (zwanymi dalej „współnotowymi przedsiębiorstwami lotniczymi”) – z punktów poza państwami członkowskimi przez państwa członkowskie i punkty pośrednie do dowolnego punktu lub dowolnych punktów w Stanach Zjednoczonych i poza nimi; oraz, w przypadku usług wyłącznie towarowych, między Stanami Zjednoczonymi i dowolnym punktem lub dowolnymi punktami; oraz w przypadku usług łączonych między dowolnym punktem lub dowolnymi punktami w Stanach Zjednoczonych a dowolnym punktem lub dowolnymi punktami na terytorium któregośkolwiek z członków Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (zwanego dalej „WEOL”) od daty podpisania niniejszej umowy;

oraz

- d) prawa w inny sposób określone w niniejszej umowie.
2. Każde przedsiębiorstwo lotnicze może w ramach dowolnych lotów lub wszystkich lotów, według własnego uznania:
- a) wykonywać loty w jednym kierunku lub w obu kierunkach;
  - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
  - c) obsługiwać punkty położone poza terytoriami stron, punkty pośrednie i punkty położone dalej oraz punkty położone na terytoriach stron w dowolnej kombinacji i w dowolnym porządku;
  - d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;
  - e) w dowolnym punkcie dokonać przekazania ruchu z dowolnego swojego statku powietrznego do innego swojego statku powietrznego;

- f) obsługiwać punkty poza dowolnym punktem na własnym terytorium ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego lub numeru lotu oraz oferować publicznie i reklamować takie usługi jako usługi przewozu bezpośredniego;
  - g) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze stron;
  - h) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej strony;
- oraz
- i) łączyć ruch w ramach przewozu na jednym statku powietrznym niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu;

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

3. Postanowienia ust. 1 niniejszego artykułu mają zastosowanie pod następującymi warunkami:

- a) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych z USA przewóz – z wyjątkiem usług wyłącznie towarowych – jest częścią usługi świadczonej na rzecz Stanów Zjednoczonych;
- oraz
- b) w przypadku wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych przewóz, z wyjątkiem: (i) usług wyłącznie towarowych; i (ii) usług łączonych świadczonych między Stanami Zjednoczonymi a dowolnymi członkami WEOL od daty podpisania niniejszej umowy – jest częścią usługi świadczonej na rzecz jednego z państw członkowskich.

4. Każda strona pozwala każdemu przedsiębiorstwu lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowych w oferowanym przez nią międzynarodowym przewozie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych rynku. Zgodnie z niniejszym prawem żadna ze stron nie ogranicza jednostronnie wielkości przewozu, częstotliwości ani regularności usługi, ani nie określa typu statku powietrznego lub statków powietrznych eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony, jak również nie wymaga przedkładania rozkładów lotów, programów lotów czarterowych lub planów operacyjnych przedsiębiorstw lotniczych drugiej strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych lub ze względu na ochronę środowiska naturalnego (zgodnie z art. 15) przy zastosowaniu jednolitych warunków zgodnych z art. 15 konwencji.

5. Każde przedsiębiorstwo lotnicze może wykonywać międzynarodowy przewóz lotniczy bez żadnych ograniczeń w zakresie zmian, wprowadzanych w dowolnym punkcie, typu lub liczby eksploatowanych statków powietrznych, pod warunkiem że: a) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych z USA przewóz – z wyjątkiem usług wyłącznie towarowych – jest częścią usługi świadczonej na rzecz Stanów Zjednoczonych; i b) w przypadku wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych przewóz, z wyjątkiem: (i) usług wyłącznie towarowych; i (ii) usług łączonych świadczonych między Stanami Zjednoczonymi a poszczególnymi członkami WEOL od daty podpisania niniejszej umowy – jest częścią usługi świadczonej na rzecz jednego z państw członkowskich.

6. Żadnego z postanowień niniejszej umowy nie uważa się za przyznające:

- a) przedsiębiorstwu lotniczemu z USA prawa zabierania na pokład, na terytorium któregośkolwiek z państw członkowskich, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za opłatą i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
- b) wspólnotowym przedsiębiorstwu lotniczemu prawa zabierania na pokład, na terytorium Stanów Zjednoczonych, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za opłatą i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Stanów Zjednoczonych.

7. Warunki dostępu wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych do wykonywania przewozu na zlecenie administracji federalnej Stanów Zjednoczonych określono w załączniku 3.

#### Artykuł 4

#### Zezwolenia

Po otrzymaniu od przedsiębiorstwa lotniczego jednej ze stron wniosku w formie i trybie określonym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych, druga strona udziela odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedurę terminie, pod warunkiem że:

- a) w przypadku przedsiębiorstw lotniczych z USA, znaczny udział we własności danego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Stanów Zjednoczonych i/lub obywateli tego państwa i Stany Zjednoczone i/lub obywatele tego państwa sprawują nad nim skuteczną kontrolę, a dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada ważną licencję na prowadzenie działalności jako przedsiębiorstwo lotnicze z USA i posiada swoje główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium tego państwa;
  - b) w przypadku wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych, znaczny udział we własności danego przedsiębiorstwa lotniczego należy do państwa członkowskiego lub państw członkowskich i/lub jego/ich obywateli i państwo członkowskie lub państwa członkowskie i/lub jego/ich obywatele sprawują nad nim skuteczną kontrolę, a dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada ważną licencję na prowadzenie działalności jako wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze i posiada swoje główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej;
  - c) przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje do spełnienia warunków określonych w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zazwyczaj do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski;
- oraz
- d) postanowienia art. 8 (Bezpieczeństwo) i art. 9 (Ochrona lotnictwa) są utrzymywane w mocy i stosowane.



## Artykuł 5

**Cofnięcie zezwolenia**

1. Każda ze stron może cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenia eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć działalność przedsiębiorstwa lotniczego drugiej strony, w przypadku gdy:

- a) w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych z USA, znaczny udział we własności danego przedsiębiorstwa lotniczego nie należy do Stanów Zjednoczonych i/lub obywateli tego państwa i Stany Zjednoczone i/lub obywatele tego państwa nie sprawują nad nim skutecznej kontroli, lub przedsiębiorstwo lotnicze nie posiada ważnej licencji na prowadzenie działalności jako przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych lub nie posiada swojego głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium tego państwa;
  - b) w przypadku wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych, znaczny udział we własności danego przedsiębiorstwa lotniczego nie należy do państwa członkowskiego lub państw członkowskich i/lub jego/ich obywateli i państwo członkowskie lub państwa członkowskie i/lub jego/ich obywatele nie sprawują nad nim skutecznej kontroli, lub przedsiębiorstwo lotnicze nie posiada ważnej licencji na prowadzenie działalności jako wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze lub nie posiada swojego głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium Wspólnoty Europejskiej;
- lub
- c) dane przedsiębiorstwo lotnicze nie zastosowało się do przepisów ustawowych i wykonawczych, o których mowa w art. 7 (Stosowanie przepisów ustawowych) niniejszej umowy.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą stroną, chyba że konieczne jest natychmiastowe działanie w celu zapobieżenia dalszemu naruszeniu ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu.

3. Niniejszy artykuł nie ogranicza praw żadnej ze stron do odmowy wydania, cofnięcia, ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej strony, lub ustanowienia warunków w związku z tymi zezwoleniami, zgodnie z postanowieniami art. 8 (Bezpieczeństwo) lub art. 9 (Ochrona lotnictwa).

## Artykuł 6

**Sprawy dodatkowe związane z własnością, inwestycjami i kontrolą**

Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej umowy, strony wykonują postanowienia załącznika 4, podejmując decyzje na mocy swoich odpowiednich przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących własności, inwestycji i kontroli.

## Artykuł 7

**Stosowanie przepisów ustawowych**

1. Przepisy ustawowe i wykonawcze jednej strony, dotyczące dopuszczenia na jej terytorium statku powietrznego wykorzystywanego w międzynarodowej żegludze powietrznej lub opuszczenia jej terytorium przez ten statek, lub dotyczące eksploatacji i

żeglugi tego statku powietrznego na terytorium tej strony, mają zastosowanie do statków powietrznych użytkowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony i muszą być przestrzegane przez te statki powietrzne podczas przekraczania granic terytorium pierwszej strony oraz przebywania na jej terytorium.

2. Podczas przekraczania granic terytorium jednej strony oraz przebywania na nim pasażerowie, załoga i ładunki przewożone przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej strony muszą spełniać wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczące dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się na statku powietrznym (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracji, spraw paszportowych, cel i kwarantanny lub przepisów pocztowych w przypadku poczty) lub spełnienie tych wymogów musi być zapewnione przez działające w ich imieniu osoby trzecie.

## Artykuł 8

**Bezpieczeństwo**

1. Do celów wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego, o którym mowa w niniejszej umowie, właściwe organy każdej ze stron uznają ważność świadectw zdatności do lotu, świadectw kwalifikacji i zezwoleń wydanych bądź zatwierdzonych przez organy drugiej strony i nadal pozostających w mocy, pod warunkiem że wymagania dotyczące takich świadectw lub zezwoleń odpowiadają przynajmniej minimalnym normom, jakie mogą zostać ustanowione zgodnie z konwencją. Właściwe organy mogą jednak odmówić uznania ważności, do celów lotu nad ich terytorium, świadectw kwalifikacji i zezwoleń wydanych lub zatwierdzonych obywatelom ich państw przez właściwe organy drugiej strony.

2. Właściwe organy jednej ze stron mogą zwrócić się do innych właściwych organów z wnioskiem o konsultacje dotyczące norm bezpieczeństwa stosowanych przez te organy w odniesieniu do urządzeń lotniczych, załóg statków powietrznych, statków powietrznych oraz działania przedsiębiorstw lotniczych nadzorowanych przez te organy. Jeśli nie uzgodniono inaczej, konsultacje takie odbywają się w terminie 45 dni od złożenia wniosku. Jeśli w wyniku tych konsultacji składające wniosek właściwe organy stwierdzą, że organy, do których skierowano wniosek, nie zachowują i nie stosują skutecznie w wymienionych dziedzinach norm oraz wymagań bezpieczeństwa, które odpowiadałyby przynajmniej minimalnym normom, jakie mogą zostać ustanowione zgodnie z konwencją, informują te organy o takich ustaleniach, jak również o działaniach uważanych za niezbędne do spełnienia tych minimalnych norm, a organy, do których skierowano wniosek, podejmują odpowiednie działania naprawcze. Składające wniosek właściwe organy zastrzegają sobie prawo do odmowy wydania, cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym, nad którymi organy te sprawują nadzór w zakresie bezpieczeństwa, jeśli organy te nie podejmą w rozsądnym terminie właściwych działań naprawczych, jak również zastrzegają sobie prawo do podjęcia natychmiastowych działań wobec tego przedsiębiorstwa lotniczego lub tych przedsiębiorstw lotniczych, jeśli jest to konieczne w celu zapobieżenia dalszemu naruszeniu obowiązku zachowywania i stosowania wyżej wymienionych norm i wymagań, prowadzącemu do bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów.

3. Wszystkie wnioski i powiadomienia przekazywane na mocy niniejszego artykułu są również jednocześnie przekazywane Komisji Europejskiej.

4. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie stanowi dla właściwych organów obu stron przeszkody w prowadzeniu dyskusji na temat bezpieczeństwa, dotyczących również rutynowego stosowania norm i wymagań z zakresu bezpieczeństwa oraz mogących wystąpić niekiedy sytuacji nadzwyczajnych.

#### Artykuł 9

### Ochrona lotnictwa

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej umowy. Bez ograniczania całokształtu praw i zobowiązań stron wynikających z prawa międzynarodowego strony postępują w szczególności zgodnie z następującymi umowami: Konwencją w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzoną w Tokio dnia 14 września 1963 r.; Konwencją o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzoną w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r.; Konwencją o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzoną w Montrealu dnia 23 września 1971 r., oraz Protokołem o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, sporządzonym w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.

2. Na żądanie strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy przy przeciwdziałaniu zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w tym pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu cywilnych statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urzędzeń żeglugi powietrznej.

3. We wzajemnych stosunkach strony postępują zgodnie z normami ochrony lotnictwa i odpowiednimi zalecanymi praktykami, ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako załączniki do konwencji; strony wymagają, aby operatorzy statków powietrznych zarejestrowanych w ich rejestrach, operatorzy statków powietrznych, których główne miejsce działalności lub miejsce stałego pobytu znajduje się na terytorium tych stron, oraz użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z tymi przepisami o ochronie lotnictwa.

4. Każda strona zapewnia stosowanie na jej terytorium skutecznych środków służących ochronie statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załogi, ich bagażu i bagażu podręcznego, jak również ładunku i zapasów pokładowych statków powietrznych przed i podczas przyjmowania na pokład lub załadunku oraz sprawia, że środki te będą dostosowywane tak, aby sprostać zwiększonym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Strony zgadzają się co do tego, że przepisy z zakresu

ochrony stosowane przez drugą stronę w przypadku opuszczenia jej terytorium i pobytu na nim muszą być przestrzegane. Każda strona pozytywnie rozpatruje każdy wniosek drugiej strony o zastosowanie specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. Przy pełnym uwzględnieniu i wzajemnym poszanowaniu suwerenności drugiej strony jedna ze stron może przyjąć środki bezpieczeństwa dotyczące przybycia na jej terytorium. Tam gdzie jest to możliwe, strona ta uwzględnia środki bezpieczeństwa zastosowane już przez drugą stronę, a także jej ewentualne opinie. Każda strona uznaje jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza prawa drugiej strony do odmowy dopuszczenia na jej terytorium lotu lub lotów, które uważa za zagrożenie jej bezpieczeństwa.

6. Każda strona może zastosować środki nadzwyczajne, w tym zmiany obowiązujących przepisów, w reakcji na szczególne zagrożenie bezpieczeństwa. O środkach tych niezwłocznie informuje się właściwe organy drugiej strony.

7. Strony podkreślają znaczenie prac w celu ustanowienia zgodnych praktyk i norm jako sposobu zwiększenia bezpieczeństwa transportu lotniczego i ograniczenia rozbieżności przepisów. W tym celu strony w pełni wykorzystują i rozwijają istniejące fora umożliwiające dyskusję nad obowiązującymi i proponowanymi środkami bezpieczeństwa. Strony oczekują, że dyskusje te będą między innymi dotyczyć: nowych środków bezpieczeństwa proponowanych lub rozważanych przez drugą stronę, w tym również przeglądu środków bezpieczeństwa spowodowanego zmianą sytuacji; środków proponowanych przez jedną ze stron w celu spełnienia wymagań w zakresie ochrony stawianych przez drugą stronę; możliwości szybszego dostosowywania norm w odniesieniu do środków ochrony lotnictwa oraz zgodności wymogów jednej strony z prawnymi zobowiązaniami drugiej strony. Dyskusje te powinny służyć rozwijaniu praktyki wczesnego powiadamiania o nowych inicjatywach i wymaganiach w zakresie ochrony oraz ich uprzedniego omawiania.

8. Bez uszczerbku dla potrzeby podjęcia natychmiastowych działań w celu ochrony bezpieczeństwa przewozów, strony potwierdzają, że przy rozważaniu środków ochrony każda ze stron ocenia ich ewentualne negatywne skutki dla międzynarodowego przewozu lotniczego oraz, jeśli nie istnieją ograniczenia prawne, uwzględnia te czynniki przy określaniu środków koniecznych i odpowiednich dla sprostania problemom w zakresie ochrony.

9. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załogi, statków powietrznych, portów lotniczych lub urzędzeń żeglugi powietrznej strony udzielają sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby jego zaistnienia.

10. Jeśli jedna ze stron ma uzasadnione podstawy, aby sądzić, że druga strona nie stosuje postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, jej właściwe organy mogą złożyć wniosek o natychmiastowe konsultacje z właściwymi organami drugiej strony. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie 15 dni od daty złożenia wniosku o konsultacje stanowi uzasadnienie dla odmowy wydania, cofnięcia, ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego i zezwoleń technicznych przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej strony, lub ustanowienia warunków w związku z tymi zezwoleniami. W sytuacji nadzwyczajnej strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem terminu 15 dni.

11. Niezależnie od oceny portu lotniczego, przeprowadzanej w celu określenia zgodności z normami i praktykami w zakresie ochrony lotnictwa, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, każda ze stron może złożyć wniosek o udział drugiej strony w przeprowadzeniu oceny służącej określeniu, czy szczególne środki bezpieczeństwa stosowane przez drugą stronę spełniają wymogi strony składającej wniosek. Właściwe organy obu stron w wyprzedzeniem wspólnie wyznaczają porty lotnicze, które mają zostać poddane ocenie, jak również terminy jej przeprowadzenia, oraz określają procedurę podejmowania działań na podstawie wyników tej oceny. Uwzględniając wyniki tej oceny, strona składająca wniosek może zdecydować, że na terytorium drugiej strony są stosowane środki bezpieczeństwa o równoważnym standardzie, po to by można było wyłączyć pasażerów tranzytowych, bagaż tranzytowy lub ładunek tranzytowy z powtórnej kontroli na terytorium strony składającej wniosek. Druga strona jest informowana o takiej decyzji.

#### Artykuł 10

### Działalność handlowa

1. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze stron mają prawo do zakładania biur na terytorium drugiej strony w celu promocji i sprzedaży przewozów lotniczych i prowadzenia związanej z tym działalności.

2. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze stron są upoważnione, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej strony własnego personelu zarządzającego, handlowego, technicznego, operacyjnego i innego personelu specjalistycznego niezbędnego do wsparcia wykonywania przewozu lotniczego.

3. a) Bez uszczerbku dla lit. b) poniżej, w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej strony każde przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo do:

(i) wykonywania we własnym zakresie obsługi naziemnej („własnej obsługi naziemnej”) lub, według jego uznania,

(ii) wyboru – spośród konkurujących dostawców – dostawcy usług w zakresie obsługi naziemnej w całości lub w części, jeśli dostawcy ci mają możliwość dostępu do rynku na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze stron i jeśli działają na tym rynku.

b) Prawa przysługujące na mocy lit. a) ppkt (i) oraz (ii) podlegają wyłącznie szczególnym ograniczeniom związanym z rozmiarem dostępnej powierzchni lub ze zdolnością do świadczenia tego rodzaju usług, wynikającym z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji portu lotniczego. Jeżeli ograniczenia takie wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między dostawcami usług w zakresie obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi są udostępniane na równych i właściwych zasadach wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym; taryfy tych usług nie mogą przekraczać ich całkowitego kosztu uwzględniającego uzasadnioną stopę zysków z aktywów po amortyzacji.

4. Jakikolwiek przedsiębiorstwo lotnicze każdej ze stron może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium drugiej strony bezpośrednio lub, według własnego uznania, za pośrednictwem swoich agentów sprzedaży lub innych pośredników wyznaczonych przez to przedsiębiorstwo lotnicze. Każde przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo do sprzedaży takich przewozów, a każda osoba ma prawo do ich zakupu za walutę obowiązującą na danym terytorium lub za walutę wymienną.

5. Każde przedsiębiorstwo lotnicze ma prawo, na żądanie, dokonać wymiany i transferu uzyskanych na miejscu przychodów stanowiących nadwyżkę nad poniesionymi na miejscu wydatkami z terytorium drugiej strony na swoje terytorium oraz, z wyjątkiem sytuacji, w których jest to sprzeczne z ogólnie obowiązującymi przepisami ustawowymi lub wykonawczymi, do państwa lub państw, które wybierze. Zezwala się na dokonanie wymiany i transferu tych sum niezwłocznie, bez ograniczeń lub opodatkowania, po kursie wymiany walut stosowanym do bieżących transakcji i przelewów z dnia, w którym przewoźnik lotniczy złożył wniosek o dokonanie transferu.

6. Przedsiębiorstwom lotniczym każdej ze stron zezwala się na pokrywanie w walucie miejscowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej strony, w tym zakupów paliwa. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze stron mogą, według własnego uznania, pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej strony w walutach wymiennych zgodnie z lokalnie obowiązującymi przepisami dewizowymi.

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej umowy przedsiębiorstwo lotnicze danej strony może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego (*blocked-space*) lub porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii (*code-sharing*) z:

a) dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym lub dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi stron;

b) dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym lub dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi państwa trzeciego;

oraz

c) przedsiębiorstwem świadczącym usługi transportu naziemnego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;



pod warunkiem, że: (i) wszystkie strony takich porozumień posiadają właściwe zezwolenia; oraz (ii) porozumienia spełniają warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zazwyczaj przez strony w odniesieniu do wykonywania lub oferowania międzynarodowych przewozów lotniczych.

8. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze stron są uprawnione do zawierania umów dotyczących franczyzy (*franchising*) lub marki (*branding*) z przedsiębiorstwami, w tym przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przedsiębiorstwa te posiadają właściwe zezwolenia i spełniają warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zazwyczaj przez strony do takich umów. Do takich umów ma zastosowanie załącznik 5.

9. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej ze stron mogą zawierać umowy dotyczące udostępniania statków powietrznych wraz z załogą do celów międzynarodowych przewozów lotniczych:

a) z dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym lub dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi stron;

oraz

b) z dowolnym przedsiębiorstwem lotniczym lub dowolnymi przedsiębiorstwami lotniczymi państwa trzeciego;

z zastrzeżeniem że wszystkie strony takich umów posiadają właściwe zezwolenia i spełniają warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zazwyczaj przez strony do takich umów. Żadna ze stron nie ma prawa wymagać od przedsiębiorstwa lotniczego drugiej strony, które udostępni statek powietrzny, posiadania na podstawie niniejszej umowy praw przewozowych dla tras, na których statek powietrzny będzie eksploatowany.

10. Niezależnie od innych postanowień niniejszej umowy, przedsiębiorstwom lotniczym i pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych obu stron zezwala się bez ograniczeń na wykorzystywanie w międzynarodowych przewozach lotniczych wszelkich środków transportu naziemnego celem przewozu ładunku do lub z dowolnego punktu na terytorium stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, w tym również, tam gdzie ma to zastosowanie, na przewóz ładunku pod zamknięciem celnym na mocy obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych. Procedura celna i infrastruktura celna w portach lotniczych są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy powietrzną. Przedsiębiorstwa lotnicze mogą wykonywać transport naziemny samodzielnie lub zapewnić taki transport poprzez zawarcie umów z innymi przewoźnikami naziemnymi, włączając również transport naziemny wykonywany przez inne przedsiębiorstwa lotnicze i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Tego rodzaju usługi transportu intermodalnego mogą być oferowane łącznie za jedną cenę obejmującą zarówno przewóz lotniczy, jak i naziemny, pod warunkiem że spedytorzy nie są wprowadzeni w błąd co do okoliczności takiego przewozu.

## Artykuł 11

### Należności i opłaty celne

1. Statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowych przewozach lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze jednej strony, a także ich normalne wyposażenie, urządzenia naziemne, paliwa, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi żywność, napoje i alkohol, tytoń i inne produkty przeznaczone do sprzedaży pasażerom lub do wykorzystania przez nich, w ograniczonych ilościach, podczas lotu) oraz inne artykuły przeznaczone do wykorzystywania lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych są zwolnione, na zasadzie wzajemności, przy przylocie na terytorium drugiej strony z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i kapitałowych, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są: a) nakładane przez organy krajowe lub Wspólnotę Europejską; oraz b) nie są związane z kosztem świadczonych usług, pod warunkiem że wymienione wyposażenie i zapasy pozostają na pokładzie tych statków powietrznych.

2. Na zasadzie wzajemności, od podatków, opłat, ceł i należności wymienionych w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonych usług, są również zwolnione:

a) zapasy pokładowe przywiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze stron oraz zabrane, w ramach rozsądnych limitów, w celu użycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej strony, nawet jeżeli zapasy te mają zostać użyte w części podróży odbywającej się nad terytorium strony, na którym zostały one zabrane na pokład;

b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), przywiezione na terytorium jednej ze stron, w celu obsługi, konserwacji lub naprawy statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej strony;

c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, przywiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze stron, w celu użycia przez statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowych przewozach lotniczych przez przedsiębiorstwo lotnicze drugiej strony, nawet jeżeli zapasy te mają zostać użyte w części podróży odbywającej się nad terytorium strony, na którym zostały one zabrane na pokład;

oraz

d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze stron, przywiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze stron oraz zabrane na pokład w celu użycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony, nawet jeżeli zapasy te mają zostać użyte w części podróży odbywającej się nad terytorium strony, na którym zostały one zabrane na pokład.



3. Wyposażenie i zapasy, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą na żądanie zostać objęte nadzorem lub kontrolą właściwych organów.

4. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają również zastosowanie, gdy przedsiębiorstwo lotnicze jednej ze stron zawarło z innym przedsiębiorstwem lotniczym, które również korzysta z podobnych zwolnień udzielonych przez drugą stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej strony wyposażenia i zapasów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

5. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie ogranicza prawa żadnej ze stron do nakładania podatków, opłat, ceł lub należności na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do użycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

6. Jeśli dwa lub więcej państwa członkowskie przewidują rezygnację ze zwolnienia przewidzianego w art. 14 lit. b) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w stosunku do paliw dostarczonych na ich terytoriach na statek powietrzny przedsiębiorstwa lotniczego ze Stanów Zjednoczonych do celów lotów między tymi państwami członkowskimi, kwestię tę rozważa wspólny komitet zgodnie z art. 18 ust. 4 lit. e).

7. Każda ze stron może w imieniu swojego przedsiębiorstwa lotniczego lub swoich przedsiębiorstw lotniczych zwrócić się do drugiej strony z wnioskiem o pomoc w zapewnieniu zwolnienia od podatków, opłat, ceł lub należności nakładanych przez rządy lub organy krajowe bądź lokalne na produkty wyszczególnione w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, jak również, w warunkach określonych w niniejszym artykule, ze zwolnień od opłat za dostarczenie paliw, z wyjątkiem opłat, które są związane z kosztem świadczonych usług. W przypadku takiego wniosku druga strona przekazuje właściwej jednostce administracji rządowej lub właściwemu organowi stanowisko strony składającej wniosek oraz skłania do jego należytego rozważenia.

#### Artykuł 12

##### Opłaty od użytkownika

1. Opłaty od użytkownika, jakie właściwe organy lub jednostki każdej ze stron pobierające opłaty mogą nakładać na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony, są sprawiedliwe, uzasadnione, niedyskryminujące i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony nie mogą być gorsze od najbardziej korzystnych warunków przyznanych w momencie ustalania tych opłat w odniesieniu do jakiegokolwiek innego przedsiębiorstwa lotniczego.

2. Opłaty od użytkownika nakładane na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej strony mogą odzwierciedlać całkowity koszt – ale nie mogą tego kosztu przekraczać – jaki właściwe organy lub jednostki pobierające opłaty ponoszą w związku z udostępnianiem urządzeń i usług odpowiedniego portu lotniczego, urządzeń i usług związanych z ochroną środowiska w rejonie portu lotniczego, żegluga powietrzną, ochroną ruchu lotniczego w porcie lotniczym lub w ramach systemu portów lotniczych. Opłaty

takie mogą uwzględniać uzasadnioną stopę zysku z aktywów po amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty, są udostępniane w sposób wydajny i gospodarny.

3. Każda ze stron zachęca do konsultacji między właściwymi organami lub jednostkami na jej terytorium pobierającymi opłaty a przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń; zachęca ona właściwe organy lub jednostki pobierające opłaty oraz przedsiębiorstwa lotnicze do wymiany informacji niezbędnych do szczegółowej analizy zasadności opłat zgodnie z zasadami ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda ze stron zachęca właściwe organy lub jednostki pobierające opłaty do powiadomienia z odpowiednim wyprzedzeniem użytkowników o propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, tak aby umożliwić użytkownikom wyrażenie opinii przed dokonaniem tych zmian.

4. W procedurach rozstrzygania sporów zgodnie z art. 19 żadnej ze stron nie uważa się za winną naruszenia przepisów niniejszego artykułu, chyba że: a) nie dokona ona w rozsądnym terminie analizy opłaty lub praktyki, która jest przedmiotem skargi drugiej strony; lub b) po dokonaniu takiej analizy nie podejmie ona wszystkich działań będących w jej mocy w celu zapobieżenia stosowaniu opłaty lub praktyki niezgodnej z niniejszym artykułem.

#### Artykuł 13

##### Ustalanie taryf

1. Taryfy usług przewozu lotniczego wykonywanych zgodnie z niniejszą umową są ustalane swobodnie i nie są przedkładane do zatwierdzenia ani nie podlegają zgłaszaniu.

2. Niezależnie od ust. 1:

a) wprowadzenie lub utrzymanie taryfy, która ma być lub jest pobierana przez przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych za międzynarodowe przewozy lotnicze między punktem w jednym państwie członkowskim a punktem w innym państwie członkowskim, następuje zgodnie z przepisami art. 1 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. albo nie bardziej restrykcyjnego rozporządzenia zastępującego rozporządzenie wymienione wyżej;

b) na podstawie niniejszego ustępu przedsiębiorstwa lotnicze obu stron umożliwiają właściwym organom stron, na ich wniosek, natychmiastowy dostęp do informacji o poprzednich, obowiązujących i proponowanych taryfach, w trybie i w formie możliwej do przyjęcia przez te organy.

#### Artykuł 14

##### Subwencje i pomoc państwa

1. Strony uznają, że subwencje i pomoc państwa mogą niekorzystnie wpływać na równe i sprawiedliwe warunki konkurencji przedsiębiorstw lotniczych w wykonywaniu międzynarodowych przewozów lotniczych na podstawie niniejszej umowy.

2. Jeśli jedna ze stron uważa, że subwencje lub pomoc państwa rozważane lub udzielane przez drugą stronę na rzecz jej przedsiębiorstw lotniczych miałyby lub mają niekorzystny wpływ na równe i sprawiedliwe warunki konkurencji dla przedsiębiorstw lotniczych pierwszej strony, może ona przedstawić swoje uwagi drugiej stronie. Może ona ponadto zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu zgodnie z art. 18 w celu rozpatrzenia tej kwestii oraz opracowania właściwych rozwiązań w przypadku potwierdzenia zgłoszonych zastrzeżeń.

3. Każda ze stron może zwrócić się do właściwych organów administracji rządowej na terytorium drugiej strony, w tym organów na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, jeśli uważa, że subwencje lub pomoc rozważana lub udzielana przez te organy wpłynie niekorzystnie na konkurencję w sposób, o którym mowa w ust. 2. Jeśli jedna ze stron zdecyduje się na nawiązanie takiego bezpośredniego kontaktu, informuje o tym niezwłocznie drugą stronę na drodze dyplomatycznej. Może ona również zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu.

4. Kwestie poruszane na podstawie niniejszego artykułu mogą obejmować między innymi – udzielane przez wszelkie organy administracji rządowej – dokapitalizowanie, subsydiowanie krzyżowe, dotacje, gwarancje, prawa własności oraz ulgi lub zwolnienia podatkowe.

#### Artykuł 15

### Ochrona środowiska naturalnego

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy rozwijaniu i realizowaniu polityki w zakresie lotnictwa międzynarodowego. Strony uznają, że przy rozwijaniu polityki w zakresie lotnictwa międzynarodowego należy starannie porównać stosunek kosztów środków w zakresie ochrony środowiska do korzyści z nich płynących.

2. Jeśli jedna ze stron rozważa propozycje środków w zakresie ochrony środowiska, powinna ocenić ich ewentualny niekorzystny wpływ na korzystanie z praw zawartych w niniejszej umowie oraz, jeśli środki takie zostały przyjęte, powinna podjąć odpowiednie kroki służące złagodzeniu tego niekorzystnego wpływu.

3. Przy określaniu środków z zakresu ochrony środowiska należy kierować się normami ochrony środowiska w lotnictwie, przyjętymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i dołączonymi do konwencji jako załączniki, z wyjątkiem przypadków, w których zgłoszone zostały odmienne stanowiska. Strony podejmują środki w zakresie ochrony środowiska mające wpływ na usługi lotnicze świadczone na podstawie niniejszej umowy, zgodnie z art. 2 i art. 3 ust. 4 niniejszej umowy.

4. Jeśli jedna ze stron uważa, że określona kwestia związana z ochroną środowiska w lotnictwie budzi wątpliwości odnośnie do stosowania lub wykonania niniejszej umowy, może zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu, zgodnie z art. 18, w celu rozpatrzenia tej kwestii oraz opracowania właściwych rozwiązań w przypadku potwierdzenia zgłoszonych zastrzeżeń.

#### Artykuł 16

### Ochrona konsumentów

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

#### Artykuł 17

### Komputerowe systemy rezerwacji

1. Sprzedawcy komputerowych systemów rezerwacji (CRS), działający na terytorium jednej ze stron, mają prawo sprowadzania, utrzymywania i bezpłatnego udostępniania swoich CRS biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których głównym przedmiotem działalności jest dystrybucja produktów związanych z podróżami prowadzona na terytorium drugiej strony, pod warunkiem że CRS odpowiada wszystkim odpowiednim wymogom prawnym drugiej strony.

2. Żadna ze stron nie może na swoim terytorium nakładać ani dopuszczać nakładania na sprzedawców CRS drugiej strony bardziej surowych wymogów dotyczących CRS w odniesieniu do sposobu prezentowania informacji (w tym do parametrów edycji i wyświetlania), działania, stosowania, sprzedaży lub własności CRS niż wymogi, które obowiązują jej własnych sprzedawców CRS.

3. Właściciele/operatorzy CRS jednej strony, którzy spełniają ewentualne odnośne wymogi prawne drugiej strony, mają takie same możliwości uzyskania własności CRS na terytorium drugiej strony jak właściciele/operatorzy tej drugiej strony.

#### Artykuł 18

### Wspólny komitet

1. Posiedzenia wspólnego komitetu, składającego się z przedstawicieli stron, odbywają się przynajmniej raz w roku w celu przeprowadzenia konsultacji dotyczących niniejszej umowy oraz przeglądu jej stosowania.

2. Każda ze stron może ponadto zażądać zwołania posiedzenia wspólnego komitetu w celu rozwiązania problemów związanych z wykładnią lub stosowaniem niniejszej umowy. Jednakże zgodnie z art. 20 lub załącznikiem 2 wspólny komitet może rozważać jedynie kwestie dotyczące odmowy realizacji podjętych zobowiązań przez któregokolwiek z uczestników oraz wpływu decyzji z zakresu polityki konkurencji na stosowanie niniejszej umowy. Posiedzenie takie musi rozpocząć się w najbliższym możliwym terminie, jednak nie później niż 60 dni od daty otrzymania wniosku, chyba że uzgodniono inaczej.

3. Najpóźniej na swoim pierwszym corocznym posiedzeniu, a następnie w miarę potrzeb, wspólny komitet dokonuje przeglądu ogólnego stosowania niniejszej umowy, w tym ewentualnego wpływu ograniczeń w zakresie infrastruktury lotniczej na korzystanie z praw przewidzianych w art. 3, wpływu środków bezpieczeństwa stosowanych na mocy art. 9, wpływu na warunki konkurencji, w tym w odniesieniu do komputerowych systemów rezerwacji, oraz ewentualnych społecznych skutków stosowania niniejszej umowy.

4. Wspólny komitet rozwija współpracę również poprzez:
- a) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i projektów w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska naturalnego, infrastruktury lotniczej (w tym przydziałów czasu na start lub lądowanie – slots) oraz ochrony konsumentów;
  - b) rozważanie społecznych skutków stosowania umowy oraz opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych zastrzeżeń za zasadne;
  - c) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad umową, w tym zaleceń dotyczących zmian umowy;
  - d) prowadzenie katalogu kwestii związanych z subwencjami i pomocą państwa zgłaszanych przez strony na forum wspólnego komitetu;
  - e) podejmowanie na zasadzie porozumienia decyzji dotyczących wszelkich kwestii odnoszących się do stosowania art. 11 ust. 6;
  - f) opracowanie, w ciągu roku tymczasowego stosowania umowy, praktyki interpretacyjnej warunków prawnych określania przynależności państwowej przedsiębiorstw lotniczych oraz spełniania wymogów w tym zakresie, co pozwoli na wzajemne uznawanie tych warunków;
  - g) opracowanie wspólnej interpretacji kryteriów stosowanych przez strony podczas podejmowania decyzji w przypadkach dotyczących kontroli nad przedsiębiorstwem lotniczym przy zachowaniu spójności z wymogami w zakresie poufności;
  - h) zachęcanie do konsultacji, w odpowiednich przypadkach, w kwestiach transportu lotniczego omawianych przez organizacje międzynarodowe i w stosunkach z państwami trzecimi, w tym rozważanie przyjęcia wspólnego podejścia;
  - i) podejmowanie na zasadzie porozumienia decyzji, o których mowa w art. 1 ust. 3 oraz w art. 2 ust. 3 załącznika 4.
5. Strony dzielą zamiar kontynuowania starań o maksymalizację 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 pracuje nad przygotowaniem wniosku dotyczącego warunków i procedur, w tym wszelkich zmian umowy niezbędnych do umożliwienia państwom trzecim przystąpienia do niej.
6. Wspólny komitet podejmuje decyzje na zasadzie konsensusu.

**Artykuł 19****Arbitraż**

1. Z wyjątkiem sporów dotyczących kwestii wynikających z art. 20 lub załącznika 2, wszelkie spory dotyczące stosowania lub wykładni niniejszej umowy, które nie zostały rozstrzygnięte na posiedzeniu wspólnego komitetu, mogą zostać przedłożone do rozstrzygnięcia osobie lub organowi wskazanym za porozumieniem stron. Jeśli strony nie osiągną porozumienia, na wniosek którejkolwiek ze stron spór jest przekazywany do rozstrzygnięcia w drodze arbitrażu zgodnie z procedurami przedstawionymi poniżej.

2. Jeśli strony nie uzgodnią inaczej, arbitraż jest prowadzony przez trybunał arbitrażowy złożony z trzech arbitrów, wyznaczonych w następujący sposób:

a) Każda ze stron wyznacza po jednym arbitrze w terminie 20 dni od daty otrzymania wniosku o rozstrzygnięcie sporu w drodze arbitrażu. W terminie 45 dni od daty wyznaczenia obu arbitrów wyznaczają oni za porozumieniem trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

b) Jeżeli którakolwiek ze stron nie wyznaczy arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu, każda ze stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów w terminie 30 dni od daty otrzymania takiego wniosku. Jeżeli Przewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest obywatelem Stanów Zjednoczonych lub jednego z państw członkowskich, wyznaczenia dokonuje najwyższy rangą zastępca przewodniczącego, który nie jest wyłączony z tej czynności z racji obywatelstwa.

3. Jeśli nie uzgodniono inaczej, trybunał arbitrażowy określa granice swojej jurysdykcji zgodnie z niniejszą umową oraz przyjmuje swój regulamin proceduralny. Na wniosek jednej ze stron trybunał arbitrażowy może, po ukonstytuowaniu się, zwrócić się do drugiej strony o podjęcie tymczasowych działań zaradczych do momentu podjęcia przez trybunał ostatecznej decyzji. Zgodnie z zarządzeniem trybunału arbitrażowego lub na wniosek którejkolwiek ze stron najpóźniej w terminie 15 dni od daty pełnego ukonstytuowania się trybunału odbywa się konferencja w celu dokładnego określenia kwestii, które będą przedmiotem arbitrażu, i szczególnych procedur, jakie mają być zastosowane.

4. O ile nie uzgodniono inaczej lub o ile trybunał arbitrażowy nie postanowił inaczej:

a) Pozew zostaje złożony w terminie 30 dni od daty pełnego ukonstytuowania się trybunału arbitrażowego, a odpowiedź na pozew w terminie 40 dni od złożenia pozwu. Odpowiedź strony składającej pozew zostaje przedłożona w terminie 15 dni od daty przedstawienia odpowiedzi na pozew. Odpowiedź strony przeciwnej zostaje przedłożona w terminie kolejnych 15 dni.



b) Na wniosek jednej ze stron lub z własnej inicjatywy trybunał arbitrażowy przeprowadza przesłuchanie stron w terminie 15 dni od daty przekazania ostatejnej odpowiedzi.

5. Trybunał arbitrażowy stara się przedstawić pisemną decyzję w terminie 30 dni od daty zakończenia przesłuchania lub, jeśli przesłuchania nie przeprowadzono, w terminie 30 dni od daty otrzymania ostatejnej odpowiedzi. Orzeczenie trybunału arbitrażowego przyjmowane jest większością głosów.

6. Strony mogą złożyć wniosek o wyjaśnienie orzeczenia w terminie 10 dni od daty jego wydania; wyjaśnienie zostaje udzielone w terminie 15 dni od daty złożenia takiego wniosku.

7. Jeśli trybunał arbitrażowy stwierdzi, że nastąpiło naruszenie postanowień niniejszej umowy i że odpowiedzialna za to strona nie podejmie działań zaradczych ani nie osiągnie w terminie 40 dni po wydaniu orzeczenia trybunału porozumienia z drugą stroną co do obopólnie zadowalającego rozwiązania, druga strona może zawiesić udzielanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej umowy do momentu osiągnięcia przez strony porozumienia w sprawie rozwiązania sporu. Żadnego postanowienia niniejszego ustępu nie można interpretować jako ograniczenia prawa którejkolwiek ze stron do podjęcia proporcjonalnych działań zgodnie z prawem międzynarodowym.

8. Wydatki trybunału arbitrażowego, w tym honoraria i wydatki arbitrów, są pokrywane w równych częściach przez obie strony. Wszelkie wydatki przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego lub przez zastępcę przewodniczącego tej Rady w związku z procedurami przewidzianymi w ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu są traktowane jako część wydatków trybunału.

#### Artykuł 20

### Konkurencja

1. Strony uznają, że konkurencja między przedsiębiorstwami lotniczymi na rynku połączeń transatlantyckich ma istotne znaczenie dla osiągnięcia celów niniejszej umowy, i potwierdzają, że stosują one swoje przepisy w zakresie konkurencji w celu ochrony i wspierania konkurencji w ogóle, nie zaś poszczególnych uczestników rynku.

2. Strony uznają, że w odniesieniu do stosowania przez nie przepisów w zakresie konkurencji do międzynarodowego lotnictwa mogą wystąpić różnice mające wpływ na rynek połączeń transatlantyckich i że zmniejszenie tych różnic może sprzyjać konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi na tym rynku.

3. Strony uznają, że współpraca między ich odpowiednimi organami ds. konkurencji służy wspieraniu konkurencji na rynkach i może przyczynić się do wspierania wzajemnie zgodnych mechanizmów regulacyjnych oraz do zmniejszania różnic w podejściu do przeprowadzanych przez te organy przeglądów umów między przedsiębiorstwami lotniczymi. W związku z powyższym strony wspierają tę współpracę w stopniu, w jakim jest to możliwe, z uwzględnieniem różnic dotyczących zakresu odpowiedzialności, kompetencji i procedur organów, zgodnie z załącznikiem 2.

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

#### Artykuł 21

### Drugi etap negocjacji

1. Obie strony przyjmują za cel poszerzenie dostępu do rynków i maksymalizowanie korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, pracowników i społeczeństw po obu stronach Atlantyku, w tym ułatwianie inwestycji w sposób lepiej odzwierciedlający realia światowego przemysłu lotniczego, umacnianie systemu transatlantyckich przewozów lotniczych oraz ustanowienie ram, które zachęcają inne państwa do otwarcia własnych rynków usług lotniczych. Mając na uwadze szybkie osiągnięcie następnego etapu, strony rozpoczynają negocjacje najpóźniej 60 dni po rozpoczęciu tymczasowego stosowania niniejszej umowy.

2. W tym celu program drugiego etapu negocjacji obejmuje następujące kwestie o pierwszorzędym znaczeniu dla przynajmniej jednej ze stron:

a) dalsza liberalizacja praw przewozowych;

b) dodatkowe możliwości inwestycji zagranicznych;

c) wpływ działań w zakresie ochrony środowiska oraz ograniczeń w zakresie infrastruktury lotniczej na korzystanie z praw przewozowych;

d) poszerzony dostęp do przewozów lotniczych finansowanych przez administrację rządową;

oraz

e) udostępnianie statków powietrznych wraz z załogą.

3. Strony dokonują przeglądu postępu swoich działań prowadzących do osiągnięcia porozumienia w drugim etapie negocjacji nie później niż 18 miesięcy od daty rozpoczęcia negocjacji ustalonej zgodnie z ust. 1. Jeśli strony nie osiągną porozumienia w drugim etapie negocjacji w terminie 12 miesięcy od rozpoczęcia przeglądu swoich działań, każda strona zastrzega sobie prawo do zawieszenia praw określonych w niniejszej umowie. Zawieszenie to staje się skuteczne nie wcześniej niż w dniu otwarcia sezonu lotniczego wyznaczonego przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który rozpoczyna się nie wcześniej niż 12 miesięcy od daty przekazania zawiadomienia o zawieszeniu.

#### Artykuł 22

### Związek z innymi umowami

1. W okresie tymczasowego stosowania, zgodnie z art. 25 niniejszej umowy, stosowanie umów dwustronnych wymienionych w załączniku 1 sekcja 1 zostaje zawieszane, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku 1 sekcja 2.

2. Po wejściu w życie, zgodnie z art. 26 niniejszej umowy, niniejsza umowa zastępuje umowy dwustronne wymienione w załączniku 1 sekcja 1, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku 1 sekcja 2.



3. Jeśli strony przystąpią do umowy wielostronnej lub zatwierdzą decyzję przyjętą przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy zagadnień objętych niniejszą umową, przeprowadzają w ramach wspólnego komitetu konsultacje w celu określenia, czy niniejsza umowa powinna zostać zmieniona w celu uwzględnienia tych faktów.

#### Artykuł 23

### Wypowiedzenie

Każda strona może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie na drodze dyplomatycznej drugą stronę o podjęciu decyzji o wypowiedzeniu niniejszej umowy. Wypowiedzenie takie przesyłane jest jednocześnie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego wyznaczonego przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który będzie w toku po upływie roku od daty pisemnego wypowiedzenia, chyba że wypowiedzenie zostanie przed upływem tego terminu wycofane na drodze porozumienia stron.

#### Artykuł 24

### Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Niniejsza umowa oraz wszystkie zmiany do niej są rejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

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

SPORZĄDZONO w Brukseli, dwudziestego piątego dnia kwietnia 2007 r. oraz w Waszyngtonie, trzydziestego dnia kwietnia 2007 r. w dwóch egzemplarzach.

За Република България



Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien



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

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

#### Artykuł 25

### Tymczasowe stosowanie

W oczekiwaniu na wejście w życie niniejszej umowy zgodnie z art. 26:

- 1) strony zgadzają się stosować niniejszą umowę od dnia 30 marca 2008 r.;
- 2) każda strona może w dowolnym momencie powiadomić pisemnie na drodze dyplomatycznej drugą stronę o podjęciu decyzji o zaprzestaniu stosowania niniejszej umowy. W takim przypadku stosowanie ustaje o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego wyznaczonego przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który będzie w toku po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia, chyba że powiadomienie zostanie przed upływem tego terminu wycofane na drodze porozumienia stron.

#### Artykuł 26

### Wejście w życie

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

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



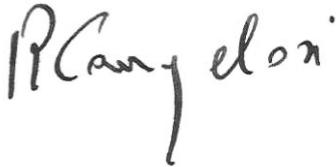
Pour la République française



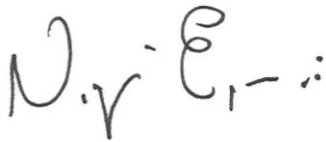
Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



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



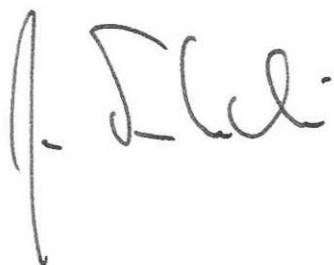
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa





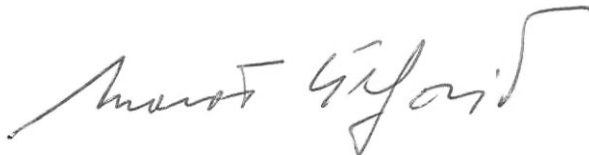
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



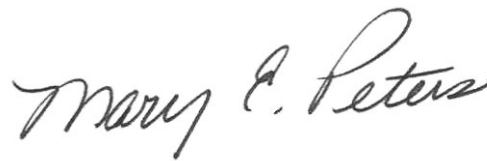
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност  
For the European Community  
Por la Comunidad Europea  
Za Evropské společenství  
For Det Europæiske Fællesskab  
Für die Europäische Gemeinschaft  
Euroopa Ühenduse nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
Pour la Communauté européenne  
Per la Comunità europea  
Eiropas Kopienas vārdā  
Europos bendrijos vardu  
az Európai Közösség részéről  
Għall-Komunità Ewropea  
Voor de Europese Gemeenschap  
W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
Pela Comunidade Europeia  
Pentru Comunitatea Europeană  
Za Európske spoločenstvo  
za Evropsko skupnost  
Euroopan yhteisön puolesta  
På Europeiska gemenskapens vägnar



For the United States of America



## ZAŁĄCZNIK I

## Sekcja 1

Niniejsza umowa, zgodnie z jej art. 22, zawieszona lub zastępuje następujące dwustronne umowy, których stronami są Stany Zjednoczone i państwa członkowskie:

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

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

- c) Republika Bułgarii: Umowa o ochronie lotnictwa cywilnego, podpisana w Sofii dnia 24 kwietnia 1991 r.
- d) Republika Czeska: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Pradze dnia 10 września 1996 r.; zmieniona dnia 4 czerwca 2001 r. i dnia 14 lutego 2002 r.
- e) Królestwo Danii: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie w dniu 16 grudnia 1944 r.; zmieniona dnia 6 sierpnia 1954 r.; zmieniona dnia 16 czerwca 1995 r.
- f) Republika Finlandii: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Helsinkach dnia 29 marca 1949 r.; związany z nią protokół, podpisany dnia 12 maja 1980 r.; umowa w sprawie zmian umowy z 1949 r. i protokołu z 1980 r., zawarta dnia 9 czerwca 1995 r.
- g) Republika Francuska: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Waszyngtonie dnia 18 czerwca 1998 r.; zmieniona dnia 10 października 2000 r.; zmieniona dnia 22 stycznia 2002 r.
- h) Republika Federalna Niemiec: Umowa o transporcie lotniczym i wymiany not, podpisane w Waszyngtonie w dniu 7 lipca 1955 r.; zmieniona dnia 25 kwietnia 1989 r.

(związany z nią protokół sporządzony dnia 1 listopada 1978 r.; związana z nią umowa zawarta dnia 24 maja 1994 r.; protokół w sprawie zmiany umowy z 1955 r., sporządzony dnia 23 maja 1996 r.; umowa w sprawie zmiany protokołu z 1996 r. zawarta dnia 10 października 2000 r. (wszystkie stosowane tymczasowo)).

- i) Republika Grecka: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Atenach dnia 31 lipca 1991 r.; przedłużona do dnia 31 lipca 2007 r. przez wymianę not z dnia 22 i 28 czerwca 2006 r.
- j) Republika Węgierska: Umowa o transporcie lotniczym i protokół ustaleń, podpisane w Budapeszcie dnia 12 lipca 1989 r.; przedłużona do dnia 12 lipca 2007 r. przez wymianę not z dnia 11 i 20 lipca 2006 r.
- k) Irlandia: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie dnia 3 lutego 1945 r.; zmieniona dnia 25 stycznia 1988 r. i dnia 29 września 1989 r.; zmieniona dnia 25 lipca i 6 września 1990 r.

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

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

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

- m) Wielkie Księstwo Luksemburga: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Luksemburgu dnia 19 sierpnia 1986 r.; zmieniona dnia 6 czerwca 1995 r.; zmieniona dnia 13 i 21 lipca 1998 r.
- n) Malta: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Waszyngtonie dnia 12 października 2000 r.

- o) Królestwo Niderlandów: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Waszyngtonie dnia 3 kwietnia 1957 r.; protokół w sprawie zmiany umowy z 1957 r., sporządzony dnia 31 marca 1978 r.; zmiana protokołu z 1978 r., przyjęta dnia 11 czerwca 1986 r.; zmiana umowy z 1957 r., przyjęta dnia 13 października i dnia 22 grudnia 1987 r.; zmiana umowy z 1957 r., przyjęta dnia 29 stycznia i dnia 13 marca 1992 r.; zmiana umowy z 1957 r. i protokołu z 1978 r., przyjęta dnia 14 października 1992 r.
- p) Rzeczpospolita Polska: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Warszawie dnia 16 czerwca 2001 r.
- q) Republika Portugalska: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Lizbonie dnia 30 maja 2000 r.
- r) Rumunia: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Waszyngtonie dnia 15 lipca 1998 r.
- s) Republika Słowacka: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Bratysławie dnia 22 stycznia 2001 r.
- t) Królestwo Hiszpanii: Umowa o transporcie lotniczym, podpisana w Madrycie dnia 20 lutego 1973 r.; związana z nią umowa z dnia 20 lutego, 31 marca i 7 kwietnia 1987 r.; zmiana umowy z 1973 r., przyjęta dnia 31 maja 1989 r.; zmiana umowy z 1973 r., przyjęta dnia 27 listopada 1991 r.
- u) Królestwo Szwecji: Umowa o komunikacji lotniczej, która weszła w życie przez wymianę not w Waszyngtonie w dniu 16 grudnia 1944 r.; zmieniona dnia 6 sierpnia 1954 r.; zmieniona dnia 16 czerwca 1995 r.
- v) Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej: Umowa o komunikacji lotniczej i wymiana pism, podpisana na Bermudach dnia 23 lipca 1977 r.; umowa dotycząca taryf połączeń północnoatlantyckich, zawarta dnia 17 marca 1978 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r., zawarta dnia 25 kwietnia 1978 r.; umowa zmieniająca i przedłużająca umowę dotyczącą taryf połączeń północnoatlantyckich z 1978 r., zawarta dnia 2 i 9 listopada 1978 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r., zawarta dnia 4 grudnia 1980 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r., zawarta dnia 20 lutego 1985 r.; umowa zmieniająca art. 7, załącznik 2 i załącznik 5 umowy z 1977 r., zawarta dnia 25 maja 1989 r.; umowa dotycząca zmian umowy z 1977 r., zakończenia arbitrażu między Stanami Zjednoczonymi a Zjednoczonym Królestwem w sprawie opłat od użytkownika obowiązujących w porcie lotniczym Heathrow oraz wniosku o arbitraż złożonego przez Zjednoczone Królestwo w nocie ambasady Zjednoczonego Królestwa nr 87 z dnia 13 października 1993 r. oraz rozstrzygnięcia kwestii, które były przedmiotem tego postępowania, zawarta dnia 11 marca 1994 r.; umowa w sprawie zmiany umowy z 1977 r., zawarta dnia 27 marca 1997 r.

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

## Sekcja 2

Niezależnie od sekcji 1 niniejszego załącznika, w przypadku obszarów, które nie są objęte definicją „terytorium” zawartą w art. 1 niniejszej umowy, umowy wymienione w lit. e) (Dania-Stany Zjednoczone), lit. g) (Francja-Stany Zjednoczone) oraz lit. v) (Zjednoczone Królestwo-Stany Zjednoczone) sekcji 1 w dalszym ciągu obowiązują zgodnie z ich warunkami.

## Sekcja 3

Niezależnie od art. 3 niniejszej umowy, przedsiębiorstwa lotnicze ze Stanów Zjednoczonych nie mają prawa do świadczenia usług wyłącznie towarowych, które nie są częścią usługi świadczonej na rzecz Stanów Zjednoczonych, do punktów lub z punktów położonych w państwach członkowskich, z wyjątkiem usług świadczonych do punktów lub z punktów położonych w Republice Czeskiej, Republice Francuskiej, Republice Federalnej Niemiec, Wielkim Księstwie Luksemburga, na Malcie, w Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Portugalskiej i Republice Słowackiej.

## Sekcja 4

Niezależnie od pozostałych postanowień niniejszej umowy, niniejsza sekcja ma zastosowanie do regularnych i czarterowych kombinowanych przewozów lotniczych między Irlandią a Stanami Zjednoczonymi od początku wyznaczonego przez IATA sezonu zimowego 2006/2007 do końca wyznaczonego przez IATA zimowego sezonu 2007/2008.

- a) (i) Każde przedsiębiorstwo lotnicze ze Stanów Zjednoczonych i każde przedsiębiorstwo wspólnotowe może wykonywać 3 loty bez międzylądowania między Stanami Zjednoczonymi a Dublinem za każdy lot bez międzylądowania, który dane przedsiębiorstwo wykonuje między Stanami Zjednoczonymi i Shannon. To prawo do lotów bez międzylądowania do Dublina opiera się na średniej liczbie operacji w całym, obejmującym trzy sezony, okresie przejściowym. Dany lot jest uważany za lot bez międzylądowania do Dublina lub za lot bez międzylądowania do Shannon, w zależności od tego, który z punktów był pierwszym punktem w ramach przylotu do Irlandii lub ostatnim punktem w ramach wylotu z tego państwa.



- (ii) Wymóg obsługi Shannon w lit. a) ppkt (i) niniejszej sekcji przestaje obowiązywać, jeśli dowolne przedsiębiorstwo lotnicze uruchomi regularne lub czarterowe kombinowane połączenie lotnicze między Dublinem a Stanami Zjednoczonymi w jakimkolwiek z tych kierunków, bez wykonywania przynajmniej jednego lotu bez międzylądowania do Shannon za każde trzy loty bez międzylądowania do Dublina, uwzględniając ich uśrednioną liczbę w okresie przejściowym.
- b) W przypadku połączeń między Stanami Zjednoczonymi a Irlandią wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze mogą obsługiwać wyłącznie Boston, Nowy Jork, Chicago, Los Angeles i trzy dodatkowe punkty w Stanach Zjednoczonych, o których Stany Zjednoczone są powiadamiane w razie wyboru lub zmiany tych punktów. Połączenia te mogą być wykonywane z międzylądowaniami w innych państwach członkowskich lub w państwach trzecich.
- c) Dzielenie oznaczeń linii na połączeniach między Irlandią a Stanami Zjednoczonymi jest dozwolone tylko na trasach prowadzących przez inne punkty we Wspólnocie Europejskiej. Pozostałe porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii będą rozpatrywane wyłącznie przy wzajemnym poszanowaniu praw i na zasadzie wzajemności.
-

## ZAŁĄCZNIK 2

**Dotyczący współpracy w odniesieniu do zagadnień konkurencji w sektorze przewozów lotniczych**

## Artykuł 1

Współpraca opisana w niniejszym załączniku jest podejmowana przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz Komisję Wspólnot Europejskich (dalej zwanych „uczestnikami”), zgodnie z wykonywanymi przez nich odpowiednimi zadaniami związanymi z zagadnieniami konkurencji w sektorze przewozów lotniczych, dotyczącymi Stanów Zjednoczonych i Wspólnoty Europejskiej.

## Artykuł 2

**Cel**

Celem tej współpracy jest:

- 1) zwiększanie wzajemnego zrozumienia przy stosowaniu przez uczestników przepisów ustawowych, procedur i praktyk zgodnie z ich odpowiednimi przepisami z zakresu konkurencji, co służy wzmocnieniu konkurencji w sektorze przewozów lotniczych;
- 2) ułatwienie uczestnikom zrozumienia, jak rozwój sytuacji w sektorze przewozów lotniczych wpływa na konkurencję na międzynarodowym rynku transportu lotniczego;
- 3) ograniczenie możliwości wystąpienia konfliktów między uczestnikami związanych ze stosowaniem przez nich własnych odpowiednich przepisów z zakresu konkurencji wobec umów i innych porozumień o współpracy, które mają wpływ na rynek transatlantyki;

oraz

- 4) upowszechnianie wzajemnie zgodnych praktyk interpretacyjnych w zakresie regulacji dotyczących umów i innych porozumień o współpracy poprzez lepsze zrozumienie metodologii, technik analizy, w tym definicji właściwego rynku lub właściwych rynków oraz analizy skutków w zakresie konkurencji, a także działań zaradczych stosowanych przez uczestników w ramach przeprowadzanych przez nich niezależnych przeglądów konkurencji.

## Artykuł 3

**Definicje**

Do celów niniejszego załącznika wyrażenie „przepisy z zakresu konkurencji” oznacza przepisy ustawowe, procedury i praktyki, które regulują wykonywanie przez uczestników ich odpowiednich zadań dotyczących przeglądów umów i innych porozumień o współpracy zawieranych przez przedsiębiorstwa lotnicze na rynku międzynarodowym. W przypadku Wspólnoty Europejskiej termin ten obejmuje między innymi art. 81, 82 i 85 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i przepisy wykonawcze do wymienionych artykułów zgodne ze wspomnianym traktatem, jak również ewentualne zmiany do tych przepisów wykonawczych. W przypadku Departamentu Transportu termin ten obejmuje między innymi tytuł 49 sekcje: 41308, 41309 i 41720 Kodeksu Stanów Zjednoczonych i przepisy wykonawcze od niego oraz zgodne z nim precedensy prawne.

## Artykuł 4

**Obszary współpracy**

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

- 1) Spotkania przedstawicieli uczestników, w tym ekspertów ds. konkurencji, odbywające się zasadniczo dwa razy w roku, których celem jest omówienie rozwoju sytuacji w sektorze przewozów lotniczych, spraw z zakresu polityki konkurencji będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz sposobów podejścia analitycznego do stosowania prawa konkurencji do międzynarodowego transportu lotniczego, w szczególności na rynku transatlantycznym. Dyskusje przedstawicieli uczestników mogą prowadzić do lepszego zrozumienia sposobów podejścia każdego z uczestników do zagadnień konkurencji, w tym określenia istniejących elementów wspólnych tych sposobów i zwiększania ich wzajemnej zgodności, w szczególności w odniesieniu do porozumień między przewoźnikami.
- 2) Konsultacje między uczestnikami w dowolnym terminie, prowadzone za obopólnym porozumieniem lub na wniosek jednego z uczestników, mające na celu omówienie wszelkich spraw związanych z niniejszym załącznikiem, w tym konkretnych faktów.

- 3) Każdy z uczestników może według własnego uznania zapraszać przedstawicieli innych organów rządowych do uczestnictwa, w odpowiednich przypadkach, w spotkaniach lub konsultacjach organizowanych zgodnie ust. 1 lub 2 powyżej.
- 4) Terminowe powiadomianie o przedstawionych poniżej postępowaniach lub sprawach, które w ocenie powiadamiającego uczestnika mogą mieć istotny wpływ na interesy drugiego uczestnika w dziedzinie konkurencji:
  - a) w odniesieniu do Departamentu Transportu: (i) postępowaniach mających na celu przegląd wniosków o zatwierdzenie umów lub innych porozumień o współpracy zawieranych przez przedsiębiorstwa lotnicze i dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, w szczególności dotyczących wyłączenia z zakazu zawierania porozumień kartelowych w przypadku przedsiębiorstw lotniczych założonych na mocy przepisów ustawowych obowiązujących w Stanach Zjednoczonych i Wspólnocie Europejskiej; oraz (ii) otrzymaniu umowy joint-venture przez Departament Transportu na podstawie tytułu 49 sekcja 41720 United States Code;  
  
oraz
  - b) w odniesieniu do Komisji Wspólnot Europejskich: (i) postępowaniach dotyczących przeglądu umów lub innych porozumień o współpracy zawieranych przez przedsiębiorstwa lotnicze i dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, w szczególności w przypadku sojuszków i innych porozumień o współpracy dotyczących przedsiębiorstw lotniczych założonych na mocy przepisów ustawowych obowiązujących w Stanach Zjednoczonych i Wspólnocie Europejskiej; oraz (ii) rozpatrywaniu indywidualnych lub grupowych zwolnień od przepisów prawa konkurencji Unii Europejskiej.
- 5) Powiadomianie o dostępności u danego uczestnika informacji i danych zgłoszonych temu uczestnikowi w formie elektronicznej lub innej, które to informacje i dane w ocenie tego uczestnika mogą mieć istotny wpływ na interesy drugiego uczestnika w dziedzinie konkurencji, oraz powiadomianie o wszelkich związanych warunkach dotyczących dostępności tych danych;  
  
oraz
- 6) Powiadomianie o innych działaniach związanych z polityką konkurencji w zakresie przewozu lotniczego, jeśli powiadamiający uczestnik uzna to za właściwe.

#### Artykuł 5

##### Wykorzystywanie i ujawnianie informacji

1. Niezależnie od pozostałych przepisów niniejszego załącznika, żaden z uczestników nie jest zobowiązany do udostępniania drugiemu uczestnikowi informacji, jeśli jej ujawnienie uczestnikowi składającemu wniosek:
  - a) jest zabronione przez przepisy ustawowe i wykonawcze lub praktyki uczestnika posiadającego informacje;lub
  - b) byłoby niezgodne z ważnym interesem uczestnika posiadającego informacje.
2. Każdy z uczestników zachowuje w największym możliwym stopniu poufność informacji, które zostały mu udostępnione jako poufne przez drugiego uczestnika na mocy niniejszego załącznika, i odpowiada odmownie na wszelkie wnioski o ujawnienie tych informacji stronie trzeciej, która nie została upoważniona przez uczestnika udzielającego informacji do ich otrzymania. Każdy uczestnik wyraża gotowość do powiadomienia drugiego uczestnika, w przypadku gdy może wystąpić konieczność ujawnienia w ramach postępowania jawnego jakichkolwiek informacji, które miałyby zostać przekazane w trakcie dyskusji lub w jakikolwiek inny sposób.
3. Jeśli zgodnie z niniejszym załącznikiem jeden z uczestników udostępnia drugiemu uczestnikowi informacje jako poufne do celów określonych w art. 2, informacje te powinny być wykorzystywane przez otrzymującego je uczestnika wyłącznie do tych celów.

#### Artykuł 6

##### Realizacja

1. Każdy uczestnik wyznacza przedstawiciela odpowiedzialnego za koordynację działań podjętych na mocy niniejszego załącznika.
2. Niniejszy załącznik oraz wszystkie działania podjęte na jego podstawie przez jednego z uczestników:
  - a) powinny być realizowane tylko w takim stopniu, w jakim odpowiada to przepisom ustawowym i wykonawczym oraz praktykom mającym zastosowanie do tego uczestnika;  
  
oraz
  - b) powinny być realizowane bez uszczerbku dla Porozumienia między Wspólnotami Europejskimi a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącego stosowania ich przepisów o konkurencji.

## ZAŁĄCZNIK 3

**Dotyczący przewozu na zlecenie administracji federalnej USA**

Wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze mają prawo do przewożenia pasażerów i ładunku w ramach lotów regularnych i lotów czarterowych, które są przeznaczone dla departamentów cywilnych administracji federalnej USA, agencji administracji federalnej USA lub działających dla nich wykonawców oraz: 1) których dotyczą umowy, zgodnie z którymi przewozy opłacane są przez administrację federalną lub z funduszy do jej dyspozycji; lub 2) gdy administracja federalna zapewnia przewóz za granicę lub dla innego państwa bądź organizacji międzynarodowej lub innej bez zapłaty i gdy taki przewóz odbywa się: a) między dowolnym punktem w Stanach Zjednoczonych a dowolnym punktem w państwie członkowskim, z wyjątkiem sytuacji – tylko w przypadku przewozu pasażerów – gdy odbywa się między punktami, których dotyczy określona taryfa wynikająca z umowy o połączeniu między miastami; lub b) między dwoma dowolnymi punktami poza terytorium Stanów Zjednoczonych. Niniejszy akapit nie ma zastosowania do przewozu zarezerwowanego lub opłacanego przez Sekretarza Obrony lub sekretarza departamentu wojskowego.

---



## ZAŁĄCZNIK 4

**Dotyczący spraw dodatkowych związanych z własnością, inwestycjami i kontrolą**

## Artykuł 1

**Własność przedsiębiorstw lotniczych strony**

1. Posiadanie przez obywateli państwa członkowskiego lub państw członkowskich udziałów w przedsiębiorstwie lotniczym z USA jest dozwolone pod dwoma warunkami. Po pierwsze, zabronione jest posiadanie przez obywateli innych państw więcej niż 25 % udziałów w korporacji z prawem do głosowania. Po drugie, zabronione jest również sprawowanie przez obywateli innych państw rzeczywistej kontroli nad przedsiębiorstwem lotniczym z USA. Z zastrzeżeniem ogólnego limitu w wysokości 25 % dotyczącego ograniczenia posiadania przez obywateli innych państw udziałów z prawem do głosowania:

a) posiadanie przez obywateli państwa członkowskiego lub państw członkowskich:

1) 25 % udziałów z prawem do głosowania;

i/lub

2) 49,9 % całości udziałów

w przedsiębiorstwie lotniczym z USA nie jest samo w sobie uznawane za sprawowanie kontroli nad tym przedsiębiorstwem lotniczym;

oraz

b) posiadanie przez obywateli państwa członkowskiego lub państw członkowskich 50 % całości udziałów lub ponad 50 % całości udziałów w przedsiębiorstwie lotniczym z USA nie jest uznawane za sprawowanie kontroli nad tym przedsiębiorstwem lotniczym. Takie przypadki własności rozpatruje się indywidualnie.

2. Posiadanie przez obywateli Stanów Zjednoczonych udziałów we wspólnotowym przedsiębiorstwie lotniczym jest dozwolone pod dwoma warunkami. Po pierwsze, udział większościowy w przedsiębiorstwie lotniczym musi należeć do państw członkowskich lub do obywateli państw członkowskich. Po drugie, skuteczna kontrola nad takim przedsiębiorstwem musi być sprawowana przez takie państwa i/lub takich obywateli.

3. Do celów art. 4 lit. b) i art. 5 ust. 1 lit. b) niniejszej umowy państwo będące członkiem WEOL w dniu podpisania niniejszej umowy oraz obywatele takiego państwa są traktowani odpowiednio jako państwo członkowskie i jego obywatele. Wspólny komitet może podjąć decyzję o stosowaniu tego przepisu do nowych członków WEOL i ich obywateli.

4. Niezależnie od ust. 2, Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie zastrzegają sobie prawo do ograniczenia dokonywania przez obywateli Stanów Zjednoczonych inwestycji w udziały z prawem do głosowania we wspólnotowych przedsiębiorstwach lotniczych po podpisaniu niniejszej umowy, do poziomu równego poziomowi dopuszczanemu przez Stany Zjednoczone w przypadku obywateli innych państw inwestujących w przedsiębiorstwa lotnicze z USA, pod warunkiem że korzystanie z tego prawa jest zgodne z prawem międzynarodowym.

## Artykuł 2

**Własność i sprawowanie kontroli nad przedsiębiorstwami lotniczymi państw trzecich**

1. Żadna ze stron nie korzysta z żadnego z praw posiadanych przez nią na mocy umów o transporcie lotniczym zawartych z państwem trzecim do odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych dowolnemu przedsiębiorstwu lotniczemu tego państwa trzeciego w oparciu o fakt posiadania znacznej części udziałów w takim przedsiębiorstwie lotniczym przez drugą stronę i/lub jej obywateli.

2. Stany Zjednoczone nie korzystają z żadnego z praw posiadanych przez nie na mocy umów o transporcie lotniczym do odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych dowolnemu przedsiębiorstwu lotniczemu Księstwa Liechtensteinu, Konfederacji Szwajcarskiej, członkowi WEOL od dnia podpisania niniejszej umowy lub przedsiębiorstwu lotniczemu z jakiegokolwiek państwa afrykańskiego, które stosuje umowę „otwartego nieba” o transporcie lotniczym zawartą ze Stanami Zjednoczonymi i obowiązującą 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. Wspólny komitet może zdecydować, że żadna ze stron nie korzysta z praw, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych określonego państwa lub państw.

## Artykuł 3

**Kontrola nad przedsiębiorstwami lotniczymi**

1. Zasady, które mają zastosowanie we Wspólnocie Europejskiej, dotyczące własności i kontroli wspólnotowych przewoźników lotniczych, są ustanowione w art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym. Na mocy tego rozporządzenia odpowiedzialność za przyznawanie licencji na prowadzenie działalności wspólnotowym przewoźnikom lotniczym spoczywa na państwach członkowskich. Państwa członkowskie stosują rozporządzenie nr 2407/92 zgodnie ze swoimi krajowymi przepisami i procedurami.
  2. Zasady, które mają zastosowanie w Stanach Zjednoczonych, są ustanowione w tytule 49 w sekcjach 40102a)2), 41102 i 41103 Kodeksu Stanów Zjednoczonych; zgodnie z nimi licencje dla przewoźników lotniczych z USA umożliwiające im wykonywanie przewozu lotniczego jako zwykłym przewoźnikom – świadectwa, zwolnienia czy licencje *commuter* – wydawane są przez Departament Transportu tylko obywatelom Stanów Zjednoczonych, na mocy tytułu 49 sekcja 40102a)15) Kodeksu Stanów Zjednoczonych. Na mocy przepisów tej sekcji prezes i dwie trzecie zarządu oraz reszty dyrektorów korporacji musi mieć obywatelstwo amerykańskie, przynajmniej 75 % udziałów z prawem do głosowania musi należeć do obywateli amerykańskich i korporacja musi znajdować się pod rzeczywistą kontrolą obywateli amerykańskich. Wymagania te muszą zostać spełnione przez składającego wniosek o licencję i przez przedsiębiorstwo lotnicze z USA korzystające z licencji.
  3. Praktyka, zgodnie z którą każda ze stron stosuje własne przepisy ustawowe i wykonawcze, jest przedstawiona w dodatku do niniejszego załącznika.
-

## Dodatek do załącznika 4

1. W Stanach Zjednoczonych warunki określania przynależności państwowej przedsiębiorstwa dotyczą wszystkich przewoźników lotniczych z USA występujących o świadectwa, zwolnienia czy licencje *commuter*. Wstępny wniosek o licencję jest umieszczany w publicznym rejestrze; jest rozpatrywany w sposób jawny – dodatkowe wpisy może robić wnioskodawca lub inne zainteresowane strony. Departament Transportu wydaje ostateczną decyzję w formie zalecenia na podstawie formalnego, publicznego zapisu sprawy, w tym dokumentów, które uznano za poufne. Sprawa dotycząca spełniania wymogów w tym zakresie może być przez Departament rozpatrywana nieformalnie lub może podlegać procedurom rejestrowym podobnym do procedur stosowanych w przypadku wstępnych wniosków.
2. Warunki określone przez Departament mogą się zmieniać ze względu na różne precedensy, co jest wyrazem, między innymi, zmian na rynkach finansowych i w strukturach inwestycji oraz mogą zależeć od skłonności Departamentu do stosowania nowych podejść do inwestycji zagranicznych, zgodnych z prawem USA. Departament Transportu współpracuje z wnioskodawcami, rozpatrując proponowane formy inwestycji i pomagając w przeprowadzaniu transakcji w zgodzie z prawem USA dotyczącym przynależności państwowej, a wnioskodawcy regularnie konsultują się z personelem Departamentu przed przygotowaniem ostatecznej wersji wniosków. W każdym momencie przed rozpoczęciem formalnego postępowania Departament Transportu może omawiać kwestie dotyczące przynależności państwowej i innych aspektów proponowanych transakcji oraz zgłaszać sugestie, w odpowiednich przypadkach, dotyczące alternatyw, które sprawią, że proponowane transakcje będą zgodne z wymaganiami USA dotyczącymi przynależności państwowej.
3. Podejmując decyzje dotyczące wstępnych wniosków i w sprawach spełniania wymogów w zakresie przynależności państwowej, Departament Transportu rozpatruje wszystkie okoliczności dotyczące przedsiębiorstwa lotniczego z USA, a precedensy pozwalają na rozpatrywanie natury stosunków w dziedzinie lotnictwa łączących Stany Zjednoczone z krajami pochodzenia inwestorów zagranicznych. W kontekście niniejszej umowy Departament Transportu będzie traktował inwestycje obywateli UE przynajmniej tak korzystnie, jak traktowałby inwestycje obywateli państw, które zawarły ze Stanami Zjednoczonymi dwustronne lub wielostronne umowy o otwartym niebie.
4. W odniesieniu do Unii Europejskiej art. 4 ust. 5 rozporządzenia nr 2407/92 określa, że Komisja Europejska, stanowiąc na wniosek państwa członkowskiego, bada zgodność z wymaganiami art. 4 oraz podejmuje decyzję, jeśli jest ona niezbędna. Podejmując takie decyzje, Komisja musi zapewnić zgodność z prawami proceduralnymi uznanymi przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości za ogólne zasady prawa wspólnotowego, w tym z prawem zainteresowanych stron do wyrażenia swojej opinii w odpowiednim terminie.
5. Stosując swoje przepisy ustawowe i wykonawcze, każda ze stron zapewnia, że wszelkie transakcje wymagające inwestycji w jedno z jej przedsiębiorstw lotniczych dokonywane przez obywateli drugiej strony są traktowane sprawiedliwie, a sprawa jest rozpatrywana bez zbędnej zwłoki.

## ZAŁĄCZNIK 5

**Dotyczący franczyzy i marki**

1. Przedsiębiorstwa lotnicze obu stron mogą zawierać umowy dotyczące franczyzy lub marki, w tym te dotyczące warunków odnoszących się do ochrony marki i kwestii operacyjnych, pod warunkiem że: przestrzegają w szczególności mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących kontroli; przedsiębiorstwo lotnicze jest zdolne do funkcjonowania poza franczyzą; umowa nie skutkuje włączeniem przedsiębiorstwa lotniczego z innego kraju w usługi transportu kabotażowego oraz przedsiębiorstwa te przestrzegają mających zastosowanie przepisów, takich jak przepisy dotyczące ochrony konsumentów, w tym tych dotyczących ujawniania danych przedsiębiorstwa lotniczego świadczącego usługę. Jeśli spełnione są te warunki, dopuszczalne są bliskie relacje biznesowe i umowy o współpracy między przedsiębiorstwami lotniczymi obu stron i zagranicznymi przedsiębiorstwami, a każdy z przedstawionych poniżej aspektów, między innymi, umów dotyczących franczyzy i marki nie stanowi poza wyjątkowymi przypadkami powodu do kontroli:
  - a) stosowanie i prezentowanie konkretnej marki lub znaku towarowego franczyzodawcy, w tym zastrzeżeń dotyczących obszaru geograficznego, w którym dana marka lub znak towarowy mogą być stosowane;
  - b) prezentowanie na statku powietrznym franczyzobiorcy kolorów i logo marki franczyzodawcy, w tym prezentowanie takiej marki, znaku towarowego, logo lub podobnych znaków identyfikacyjnych w widocznym miejscu na jego statkach powietrznych i uniformach personelu;
  - c) stosowanie i prezentowanie marki, znaku towarowego lub logo na urządzeniach lub wyposażeniu portów lotniczych franczyzobiorcy lub w powiązaniu w tymi urządzeniami;
  - d) utrzymywanie standardów obsługi klienta przygotowanych w celach marketingowych;
  - e) utrzymywanie standardów obsługi klienta przygotowanych w celu ochrony integralności marki franczyzy;
  - f) zapewnianie opłat licencyjnych na standardowych warunkach handlowych;
  - g) umożliwianie uczestnictwa w programach dla stałych klientów, w tym zdobywania korzyści;  
oraz
  - h) umieszczanie w umowie dotyczącej franczyzy lub marki prawa franczyzodawcy lub franczyzobiorcy do zakończenia umowy i wycofania marki, pod warunkiem że obywatele Stanów Zjednoczonych lub państw członkowskich będą nadal sprawować kontrolę nad, odpowiednio, przedsiębiorstwem lotniczym z USA lub wspólnotowym przedsiębiorstwem lotniczym.
2. Umowy dotyczące franczyzy lub marki są niezależne od umów o dzieleniu oznaczeń linii – lecz mogą być zawierane obok nich – które to umowy wymagają, by oba przedsiębiorstwa lotnicze miały odpowiednie zezwolenia wydane przez strony, zgodnie z art. 10 ust. 7 niniejszej umowy.

### Wspólne oświadczenie

Przedstawiciele Stanów Zjednoczonych oraz Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich potwierdzili, że autentyczność umowy o transporcie lotniczym parafowanej w Brukseli w dniu 2 marca 2007 r., której podpisanie przewidziano na dzień 30 kwietnia 2007 r., w innych wersjach językowych ma być potwierdzona wymianą listów, przed podpisaniem umowy, albo decyzją Wspólnego Komitetu, po podpisaniu umowy.

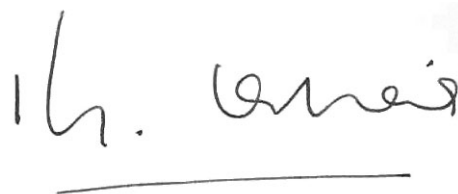
Niniejsze wspólne oświadczenie stanowi integralną część umowy o transporcie lotniczym.

W imieniu Stanów Zjednoczonych:



Dnia 18 kwietnia 2007 r.

W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
i jej państw członkowskich, *ad referendum*:



Dnia 18 kwietnia 2007 r.

—

## PROTOKÓŁ KONSULTACJI

1. Delegacje reprezentujące Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki spotkały się w Brukseli w dniach 27 lutego – 2 marca 2007 r., by zakończyć negocjacje w sprawie ogólnej umowy o transporcie lotniczym. Wykaz członków delegacji znajduje się w załączniku A.
2. Delegacje osiągnęły porozumienie *ad referendum* w sprawie umowy (dalej zwanej „umową”, zamieszczonej w załączniku B) i parafowały tekst. Zamiarem delegacji jest przedstawienie projektu umowy swoim właściwym organom do zatwierdzenia, tak by weszła ona w życie w najbliższej przyszłości.
3. W odniesieniu do art. 1 ust. 2 delegacje potwierdziły, że definicja „przewozów lotniczych” obejmuje wszystkie formy czarterowych usług lotniczych. Ponadto zauważyły, że odniesienie do przewozów oferowanych publicznie nie przesądza o wyniku toczących się dyskusji na temat podziału własności.
4. W odniesieniu do art. 1 ust. 5 delegacja UE zauważyła, że loty między państwami członkowskimi są w prawie wspólnotowym uznawane za loty wewnątrz Wspólnoty.
5. W odniesieniu do art. 1 ust. 6 delegacja UE zauważyła, że żadne z postanowień niniejszej umowy nie ma wpływu na rozdział kompetencji między Wspólnotą Europejską a jej państwami członkowskimi, wynikający z Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.
6. Delegacja UE potwierdziła, że terytoria zamorskie, do których ma zastosowanie Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, to: francuskie departamenty zamorskie (Gwadelupa, Martynika, Reunion, Gujana), Azory, Madera i Wyspy Kanaryjskie.
7. Odpowiadając na pytanie delegacji USA, delegacja UE potwierdziła, że na mocy prawa wspólnotowego przedsiębiorstwo lotnicze Wspólnoty musi otrzymać zarówno certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC), jak i licencję na prowadzenie działalności w państwie, na którego terytorium ma ono swoje główne miejsce działalności. Ponadto żadne przedsiębiorstwo nie może posiadać certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) ani licencji wydanych przez więcej niż jedno państwo.
8. W odniesieniu do załącznika IV art. 3 ust. 1, 3 i 5, art. 1 ust. 3 i art. 2 ust. 2 oraz odpowiadając na pytanie delegacji USA, delegacja UE wyjaśniła, że na dzień podpisania niniejszej umowy członkami Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego są prócz państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej: Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, Republika Chorwacji, Republika Islandii, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Misja Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie.
9. Odpowiadając na pytanie delegacji UE, delegacja USA wyjaśniła, że na dzień podpisania niniejszej umowy następujące państwa wprowadzają w życie zawarte ze Stanami Zjednoczonymi umowy o otwartym niebie: Burkina Faso, Republika Zielonego Przylądka, Republika Kamerunu, Republika Czadu, Republika Gabońska, Republika Gambii, Republika Ghany, Federalna Demokratyczna Republika Etiopii, Republika Liberii, Republika Madagaskaru, Republika Mali, Królestwo Marokańskie, Republika Namibii, Federalna Republika Nigerii, Republika Senegalu, Zjednoczona Republika Tanzanii i Republika Ugandy. Delegacja USA wskazała również, że do celów załącznika 4 art. 2 ust. 2 zamierza traktować przedsiębiorstwa lotnicze z Republiki Kenii w ten sam sposób co przedsiębiorstwa lotnicze z państw wprowadzających w życie umowy o otwartym niebie.



10. W odniesieniu do art. 4 delegacja USA zauważyła, że Departament Transportu będzie wymagał, by zagraniczny przewoźnik lotniczy, który chce otrzymać zezwolenie na świadczenie usług na mocy niniejszej umowy, wskazał organ, który wydał certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) i licencję na prowadzenie działalności, tak by jasne było, kto jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo, ochronę i inne kwestie związane z przepisami dotyczącymi kontroli nad przewoźnikiem.
11. Do celów art. 8 „właściwe organy” to, z jednej strony, federalna administracja lotnicza Stanów Zjednoczonych, a z drugiej, organy Wspólnoty Europejskiej lub państw członkowskich odpowiedzialne za wydawanie lub potwierdzanie świadectw i zezwoleń, o których mowa w ust. 1, lub za utrzymywanie norm bezpieczeństwa i wymagań, o których mowa w ust. 2, i zarządzanie nimi, stosownie do danej sprawy. Ponadto, gdy na mocy ust. 2 występuje się o konsultacje, właściwe organy powinny zapewnić włączenie w procedurę konsultacji wszelkich organów lokalnych lub regionalnych, które, na mocy przepisów ustawowych i wykonawczych lub w praktyce, są odpowiedzialne za sprawowanie kontroli dotyczącej bezpieczeństwa, stosownie do sprawy.
12. W odniesieniu do art. 9 delegacje potwierdziły, że w stosowanym zakresie strony zamierzają zapewnić najwyższy dostępny poziom koordynacji proponowanych środków dotyczących bezpieczeństwa, tak by zminimalizować zagrożenie i zmniejszyć potencjalne negatywne konsekwencje wszelkich nowych środków. Delegacje zauważyły ponadto, że fora, o których mowa w art. 9 ust. 7, są dostępne, więc rozważyć można alternatywne środki dotyczące obecnych i proponowanych wymagań bezpieczeństwa, w szczególności w ramach dialogu politycznego na temat granic i bezpieczeństwa transportu oraz amerykańsko-wspólnotowej grupy współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa przewozów. Ponadto delegacja USA oświadczyła, że proces stanowienia prawa w Stanach Zjednoczonych rutynowo zapewnia zainteresowanym stronom możliwość zgłaszania uwag i proponowania innych rozwiązań dotyczących proponowanych przepisów oraz że takie uwagi są w procesie stanowienia prawa rozważane.
13. Podczas dyskusji na temat art. 9 ust. 6 delegacja USA wyjaśniła, że Administracja Bezpieczeństwa Transportu musi bezzwłocznie wydać dyrektywę dotyczącą bezpieczeństwa, gdy stwierdzi, że do zapewnienia bezpieczeństwa przewozów konieczne są środki nadzwyczajne. Takie środki mają na celu odpowiadanie na zagrożenie bezpieczeństwa i powinny mieć ograniczony zakres i czas obowiązywania. Środki nadzwyczajne o dłuższym czasie obowiązywania będą włączone do wymagań Administracji Bezpieczeństwa Transportu za pomocą ogłoszeń publicznych i procedur dających możliwość zgłaszania uwag.
14. W odniesieniu do procedury, która ma zostać przyjęta na mocy art. 9 ust. 11, delegacje potwierdziły konieczność ustanowienia protokołu przygotowań, przeprowadzania i zakończenia ocen przeprowadzanych na mocy tego ustępu.
15. W odniesieniu do art. 10 ust. 2 delegacje potwierdziły wolę ułatwienia szybkiego rozpatrywania przez właściwe organy wniosków o pozwolenia, wizy i dokumenty dla personelu, o którym mowa w tym ustępie, w tym w warunkach, gdy wjazd lub pobyt personelu jest konieczny w sytuacji nadzwyczajnej lub gdy pobyt ma charakter tymczasowy.
16. Delegacje zwróciły uwagę, że odniesienie do „ogólne obowiązujących przepisów ustawowych lub wykonawczych” w art. 10 ust. 5 obejmuje sankcje gospodarcze nakładane na transakcje z pewnymi państwami lub osobami.
17. Obie delegacje przyznały, że na mocy art. 10 ust. 7 przedsiębiorstwa lotnicze obu stron posiadających właściwe zezwolenia mogą oferować przewozy w ramach podziału oznaczeń linii, na warunkach, które w sposób niedyskryminacyjny mają zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, z i do wszystkich punktów na terytorium drugiej strony, w których jakiegokolwiek inne przedsiębiorstwo lotnicze świadczy usługi międzynarodowego przewozu lotniczego w ramach lotów bezpośrednich, niebezpośrednich, obsługiwanych przez jedno przedsiębiorstwo lub łączonych, pod warunkiem że takie przewozy w ramach podziału oznaczeń linii:
  - (i) są poza tym zgodne z postanowieniami umowy;oraz
  - (ii) są zgodne z zasadami rozdziału ruchu lotniczego we właściwym porcie lotniczym.

18. Delegacje omówiły znaczenie informowania pasażerów w przypadku dzielenia oznaczeń linii, które z usług są świadczone przez które przedsiębiorstwo lotnicze lub którego dostawcę usług transportu naziemnego. Zwróciły uwagę, że obie strony mają przepisy nakładające obowiązek takiego informowania.
19. W odniesieniu do art. 10 ust. 7 lit. c) delegacje wyraziły pogląd, że dostawcy usług transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym dotyczącym przewozów lotniczych na jedynym podstawie, że takie usługi przewozów naziemnych są świadczone przez przedsiębiorstwo lotnicze pod jego własną nazwą. Ponadto dostawcy usług transportu naziemnego, tak jak przedsiębiorstwa lotnicze, mają prawo do decydowania, czy zawierać umowy o współpracy. Podejmując decyzję dotyczącą konkretnej umowy, dostawcy usług transportu naziemnego mogą rozważyć, między innymi, interes konsumentów oraz ograniczenia techniczne, gospodarcze, dotyczące przestrzeni i zdolności przewozowych.
20. Odpowiadając na pytanie delegacji UE, delegacja USA potwierdziła, że na mocy obecnej wykładni prawa amerykańskiego przewozy lotnicze finansowane przez administrację USA (*Fly America traffic*) dokonywane przez przewoźników z USA obejmują przewozy sprzedawane na mocy kodeksu przewoźnika z USA zgodnie z umową o dzieleniu oznaczeń linii, lecz obsługiwane przez statki powietrzne, z których korzysta zagraniczny przewoźnik lotniczy.
21. Delegacja USA wyjaśniła, że na mocy załącznika 3 do niniejszej umowy i z powodu braku zgody amerykańskiej administracji ds. usług na umowę o połączeniu między miastami pracownik administracji USA lub inna osoba, której przewóz opłacany jest przez administrację amerykańską (inna niż jej pracownik, członek armii, lub inna osoba, której przewóz jest opłacany przez amerykański Departament Obrony lub departament wojskowy) może zarezerwować lot, w tym także we wspólnotowym przedsiębiorstwie lotniczym, między USA a Wspólnotą Europejską, lub między dwoma dowolnymi punktami poza terytorium Stanów Zjednoczonych, który przy najniższym koszcie dla administracji odpowiada potrzebom podróżnego. Delegacja USA zwróciła również uwagę, że dopuszczalne połączenia między parami miast są różne w różnych latach podatkowych. Departament lub agencja administracji federalnej USA lub działający dla niej wykonawca, inny niż Departament Obrony lub departament wojskowy, może przewozić ładunek w ramach lotu, w tym wykonywanego przez wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze, między USA i Wspólnotą Europejską, lub między dwoma punktami poza terytorium Stanów Zjednoczonych, który przy najniższym koszcie dla administracji odpowiada potrzebom agencji.
22. Delegacja UE wyjaśniła, że we Wspólnocie nie funkcjonuje program podobny do *Fly America*.
23. Obie delegacje wyraziły zamiar zbadania dalszych możliwości ułatwienia dostępu do przewozów powietrznych opłacanych przez państwo.
24. Odpowiadając na pytanie delegacji UE dotyczące licencji na prowadzenie działalności gospodarczej, które wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze muszą uzyskać w Departamencie Transportu USA, delegacja USA rozpoczęła od zwrócenia uwagi na fakt, że procedury wydawania takich licencji w ciągu ostatnich lat bardzo się usprawniły. Wnioski zagranicznych przedsiębiorstw lotniczych o licencje, o których mowa w umowach o świadczeniu usług lotniczych, są zazwyczaj rozpatrywane sprawnie. Delegacja USA wyjaśniła, że wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze może przedłożyć jeden wniosek o licencję dotyczący wszystkich tras, o którym mowa w art. 3 ust. 1, obejmujący loty regularne i loty czarterowe. Dnia 23 sierpnia 2005 r. Departament Transportu ogłosił dalsze przyspieszenie procedur, zgodnie z którym rozważa się, czy zagraniczni przewoźnicy lotniczy występujący o licencję na otwarcie nowego połączenia powinni składać wnioski o zwolnienie z konkurencji i o licencję. Jeśli Departament Transportu jest w stanie przychylić się do wniosku, na podstawie zapisu sprawy i interesu publicznego istotnego dla decyzji w sprawie licencji, Departament ten przystąpi do wydania pojedynczego zalecenia: 1) przyznającego zwolnienie na zwyczajowo stosowany okres, lub do momentu, gdy licencja stanie się ważna, zależnie od tego, który z tych okresów jest krótszy; oraz 2) do wydania wstępnej decyzji (pokazując związku przyczynowo-skutkowe) o przyznaniu licencji, także na zwyczajowo stosowany okres (dla przypadków wynikających z umowy – na czas nieokreślony). Jeśli przewoźnicy wystąpili zarówno o zwolnienie, jak i o licencję, i gdy zapis tej sprawy pozostaje aktualny, Departament Transportu przystępuje do rozpatrywania tych wniosków zgodnie z podejściem z 23 sierpnia.

25. Jeśli wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze ma zamiar korzystać z któregoś z zezwoleń w celu dzielenia oznaczeń linii zgodnie z art. 10 ust. 7, przedsiębiorstwo lotnicze, które jest partnerem w dzieleniu oznaczeń linii, może złożyć wspólny wniosek o konieczne zezwolenie. Przedsiębiorstwo wprowadzające na rynek usługę musi dysponować wydaną przez Departament Transportu licencją na prowadzenie działalności gospodarczej na każdy typ połączeń (regularnych lub czarterowych), które będą świadczone w ramach podziału oznaczeń linii. Podobnie przedsiębiorstwo lotnicze eksploatujące statek powietrzny musi dysponować wydaną przez Departament Transportu licencją na prowadzenie działalności gospodarczej; zezwoleniem na usługi czarterowe, by zapewnić innemu przedsiębiorstwu lotniczemu możliwość wprowadzenia jego usług na rynek i zezwoleniem na usługi czarterowe lub regularne, by zapewnić mu możliwość wprowadzania na rynek usług na własny rachunek. By włączyć partnera podział oznaczeń linii dla tych lotów, przedsiębiorstwo lotnicze świadczące usługę potrzebuje również upoważnienia. Przedsiębiorstwo lotnicze świadczące usługę może wystąpić o ogólne upoważnienie na czas nieokreślony w przypadku dzielenia oznaczeń linii, określając konkretne rynki, na które takie zezwolenie jest wymagane. Dodatkowe rynki można włączyć, informując Departament Transportu na 30 dni wcześniej. Upoważnienie dotyczące dzielenia oznaczeń linii wydawane jest dla konkretnego przedsiębiorstwa lotniczego, a każda zagraniczna umowa dotycząca dzielenia oznaczeń linii wymaga oddzielnego upoważnienia i, gdzie właściwe, audytu sprawdzającego bezpieczeństwo podziału dokonanego przez przedsiębiorstwo lotnicze z USA na podstawie opublikowanych wytycznych Departamentu Transportu.
26. Jeśli zgodnie z art. 10 ust. 9 wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze ma zamiar udostępnić przedsiębiorstwu lotniczemu z USA cały statek powietrzny z załogą do eksploatacji w ramach połączenia obsługiwane jedynie przez przedsiębiorstwo lotnicze z USA, wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze również będzie musiało dysponować wydanym przez Departament Transportu zezwoleniem na usługi czarterowe oraz upoważnieniem. Delegacja USA wskazała, że według niej praktycznie wszystkie wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze, które zapewniają obecnie regularne loty do Stanów Zjednoczonych, dysponują również ważnym na cały świat wydanym przez Departament Transportu zezwoleniem na usługi czarterowe. Z tego powodu, w odniesieniu do licencji na prowadzenie działalności gospodarczej, gdy będą chciały zapewnić przedsiębiorstwu lotniczemu z USA cały statek powietrzny wraz z załogą, będą potrzebowały jedynie upoważnienia. Delegacja USA wskazała również, że nie spodziewa się, by złożone przez inne wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze wnioski o zezwolenia na usługi czarterowe były odrzucane.
27. Upoważnienie, zarówno dotyczące dzielenia oznaczeń linii, jak i zapewniania całego statku powietrznego wraz z załogą, może być wydane tylko wówczas gdy Departament Transportu uzna, że proponowane usługi leżą w interesie publicznym. Uznanie takie jest znacznie ułatwione, jeśli proponowane usługi są objęte mającymi zastosowanie umowami o usługach lotniczych. Włączenie takich praw do umowy oznacza również, że stosowana jest zasada wzajemności.
28. W odniesieniu do dzielenia oznaczeń linii i udostępniania całego statku powietrznego wraz z załogą na mocy art. 10 ust. 7–9, analiza, czy usługi leżą w interesie publicznym, skoncentruje się głównie na stwierdzeniu, czy:
- przedsiębiorstwo lotnicze z USA przeprowadziło w zagranicznym przedsiębiorstwie lotniczym audyt dotyczący bezpieczeństwa,
  - państwo wydające zagranicznemu przedsiębiorstwu lotniczemu certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) ma według IASA kategorię 1,
  - kraj pochodzenia zagranicznego przedsiębiorstwa lotniczego współpracuje z przewoźnikami z USA na zasadzie znaczącej wzajemności,
  - zatwierdzenie mogłoby naruszyć zasady konkurencji.
29. W odniesieniu do udostępniania całego statku powietrznego wraz z załogą analiza, czy usługi leżą w interesie publicznym, skoncentruje się także na stwierdzeniu, czy:
- umowa dzierżawy zapewnia, że kontrola operacyjna będzie nadal sprawowana przez przewoźnika udostępniającego,
  - odpowiedzialność za nadzór regulacyjny spoczywa nadal na organie wydającym udostępniającemu certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC),
  - zatwierdzenie dzierżawy nie uprzywilejuje nadmiernie żadnej ze stron w sporze pracowniczym, gdy niemożność poradzenia sobie z ruchem na rynku jest wynikiem takiego sporu.

30. Upoważnienia dotyczące udostępniania całego statku powietrznego wraz z załogą będą wydawane, przy najmniej początkowo, na ograniczony okres (na przykład od sześciu do dziewięciu miesięcy) lub wyjątkowo, co jest zgodne z podejściem Unii Europejskiej.
31. Odpowiadając na wyrażaną przez delegację UE obawę dotyczącą prawa do decydowania o interesie publicznym, którym dysponuje Departament Transportu, delegacja USA oświadczyła, że w kontekście stosunków lotniczych w ramach otwartego nieba Departament Transportu uznał umowy o dzieleniu oznaczeń linii za leżące w interesie publicznym i rutynowo wydaje upoważnienia, stosując uproszczone procedury. Delegacja USA wskazała, że w przypadku gdy podział oznaczeń linii i udostępnianie całego statku powietrznego wraz z załogą dotyczy tylko przedsiębiorstw lotniczych stron, Departament Transportu, jeśli okoliczności nie są nietypowe, takie jak te związane z ochroną kraju, bezpieczeństwem lub przestępczością, skoncentruje swoją analizę dotyczącą interesu publicznego na elementach opisanych powyżej. Ponadto w przypadku zaistnienia takich nietypowych okoliczności Stany Zjednoczone niezwłocznie poinformują o nich drugą stronę.
32. Odpowiadając na pytanie delegacji USA, delegacja UE potwierdziła, że w ramach obecnie obowiązującego prawa wspólnotowego (rozporządzenie Rady (EWG) 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r.) statki powietrzne używane przez wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze muszą być zarejestrowane we Wspólnocie. Jednak państwo członkowskie może zwolnić z tego wymagania w przypadku krótkoterminowych umów dzierżawy, tak by odpowiedzieć na tymczasowe potrzeby lub w innych wyjątkowych sytuacjach. Wspólnotowe przedsiębiorstwo lotnicze, które jest stroną takiej umowy, musi uzyskać wcześniej zatwierdzenie właściwego organu wydającego licencje, a państwo członkowskie może odmówić zatwierdzenia umowy o udostępnianiu statku powietrznego z załogą przedsiębiorstwu lotniczemu, któremu przyznało licencję na prowadzenie działalności, chyba że spełnione są normy bezpieczeństwa równoważne tym, które nakłada prawo wspólnotowe lub, gdzie właściwe, prawo krajowe.
33. Obie delegacje uznały, że nieupoważnienie przedsiębiorstwa lotniczego do korzystania z praw wynikających z niniejszej umowy lub nieuzasadniona zwłoka w takim przyznawaniu mogą mieć wpływ na możliwości przedsiębiorstwa stawienia czoła konkurencji. Jeśli jedna ze stron jest zdania, że jej przedsiębiorstwa lotnicze nie otrzymują licencji na prowadzenie działalności gospodarczej, do których są uprawnione na mocy niniejszej umowy, może skierować sprawę do wspólnego komitetu.
34. W odniesieniu do art. 14 ust. 4 delegacja UE przypominała, że art. 295 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w żaden sposób nie wpływa na przepisy państw członkowskich mające zastosowanie do systemu własności. W odpowiedzi delegacja USA przedstawiła pogląd, że gdy właścicielem przedsiębiorstwa lotniczego jest państwo, może to niekorzystnie wpływać na równe i sprawiedliwe warunki umożliwiające przedsiębiorstwom lotniczym konkurencję w wykonywaniu międzynarodowych przewozów lotniczych objętych niniejszą umową.
35. W odniesieniu do art. 15 delegacje zwróciły uwagę na znaczenie międzynarodowego porozumienia w kwestiach ochrony środowiska w lotnictwie w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W związku z tym podkreśliły znaczenie porozumienia osiągniętego jednomyślnie na 35. zgromadzeniu ICAO, obejmującego zarówno kwestie poziomu hałasu statków powietrznych, jak i ich emisje (rezolucja A35-5). Obie strony zobowiązały się w pełni przestrzegać tej rezolucji. Zgodnie z tą rezolucją obie strony zobowiązane są do stosowania zasady zrównoważonego podejścia do działań podjętych w celu zarządzania wpływem hałasu statków powietrznych (w tym restrykcji zmierzających do ograniczenia dostępu statków powietrznych do portów lotniczych w określonym czasie) i do zapewnienia, że opłaty za emisje silników statków powietrznych w portach lotniczych są oparte na kosztach łagodzenia skutków wpływu tych emisji na środowisko oraz że emisje takie są właściwie mierzone i faktycznie powodowane przez statki powietrzne eksploatowane w transporcie lotniczym. Obie strony zauważyły również, że wszędzie tam, gdzie obowiązują właściwe zobowiązania prawne – na poziomie międzynarodowym, regionalnym czy lokalnym – muszą być one w pełni przestrzegane; dla Stanów Zjednoczonych właściwą datą był 5 października 2001 r., dla Wspólnoty Europejskiej – 28 marca 2002 r.

36. Delegacje zwróciły także uwagę na przepisy dotyczące zmian klimatu, energii i zrównoważonego rozwoju zawarte w komunikacie ze szczytu państw grupy G8 w Gleneagles w 2005 r. oraz na ramy współpracy w kwestiach zarządzania ruchem powietrznym w protokole ustaleń podpisanym przez administrację federalną ds. lotnictwa i Komisję 18 lipca 2006 r. Delegacje poinformowały, że właściwe organy USA i UE mają zamiar zacieśnić współpracę techniczną, w tym w obszarach badań i rozwoju technologicznego w dziedzinie zmian klimatu, co ma zwiększyć bezpieczeństwo, zapewnić lepsze wykorzystywanie paliw oraz obniżyć emisje powodowane przez transport lotniczy. Mając na uwadze swoje stanowiska dotyczące kwestii handlu uprawnieniami do emisji w lotnictwie międzynarodowym, obie delegacje zwróciły uwagę na fakt, że Stany Zjednoczone i Unia Europejska zamierzają współpracować w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
37. W odniesieniu do składu wspólnego komitetu delegacja USA wskazała, że zamiarem Stanów Zjednoczonych jest oddelegowanie do niego reprezentantów wielu agencji, pod przewodnictwem reprezentanta Departamentu Stanu. Delegacja UE oświadczyła, że UE będzie reprezentowana przez Komisję Europejską i państwa członkowskie. Obie delegacje podały również, że ważnym elementem działalności wspólnego komitetu będzie udział przedstawicieli sektora, którzy zostaną zaproszeni jako obserwatorzy, chyba że jedna ze stron lub obie zdecydują inaczej.
38. W odniesieniu do art. 18 delegacje potwierdziły swój zamiar zorganizowania wstępnego posiedzenia wspólnego komitetu nie później niż 60 dni po dacie podpisania niniejszej umowy.
39. Delegacje potwierdziły, że praktyki takie, jak wymóg oprotestowania przez obecnego kontrahenta oferty złożonej przez stronę trzecią (*first-refusal requirement*), wymóg wykonania danej ilości lotów przez obcego przewoźnika (*uplift ratio*), wypłacanie honorarium przewoźnikowi rozkładowemu (*no-objection fee*) lub inne ograniczenia zdolności przewozowych, częstotliwości lub ruchu nie są zgodne z niniejszą umową.
40. Delegacja UE zaproponowała, by obie strony jasno uzmysłowiły sobie, do jakiego stopnia w ramach ich przepisów ustawowych, wykonawczych i praktyk – w szczególności tych dotyczących danych i perspektyw w kwestiach obejmujących postępowania rozpatrywane przez te organy – przedstawiciele Departamentu Transportu USA i Komisji Europejskiej mogą wymieniać informacje dotyczące zagadnień konkurencji objętych załącznikiem 2 do umowy.
41. Delegacja USA wskazała, że postępowania objęte załącznikiem 2 do niniejszej umowy są ustalone przez prawo amerykańskie i podlegają ograniczeniom statutowym, regulacyjnym i sądowym, tak by zapewnić, że decyzja agencji jest oparta jedynie na informacjach, które są dostępne w zapisie sprawy, w tym publicznych informacjach, które są według Departamentu Transportu oficjalnie dostępne i które strony mogły skorygować przed ostateczną decyzją agencji.
42. Delegacja USA wyjaśniła, że te ograniczenia nie uniemożliwiają reprezentantom udzielającym w czasie postępowania porad podejmującemu decyzję Departamentowi Transportu omawiania z przedstawicielami Komisji takich kwestii, jak: 1) poziom konkurencyjności rynków w oparciu na podstawie danych jawnych; 2) wpływ istniejących sojuszy lub innych przedsięwzięć opartych na współpracy i rezultaty poprzednio ustanowionych warunków lub innych ograniczeń w rozpatrywaniu zagadnień konkurencji; 3) ogólne podejścia do analizy konkurencji lub do metodyki; 4) dawne sprawy, w tym zapisy i decyzje; 5) istotne prawa, polityki i procedury mające zastosowanie we wszystkich sprawach; 6) kwestie, które mogłyby się pojawić w ewentualnych sprawach, które nie zostały jeszcze rozpoczęte, jeśli tylko Departament Transportu nie przesądza o faktach związanych z takimi sprawami ani o wynikach spraw; oraz 7) kwestie, które zostały zgłoszone przez strony w postępowaniach, oraz przedstawione dowody o charakterze jawnym, również jeśli tylko Departament Transportu nie przesądza o faktach związanych z takimi sprawami ani o wynikach spraw.



43. Istnieją dwa główne ograniczenia proceduralne w dyskusjach na temat toczących się spraw. Pierwsze dotyczy głównie komunikatów Komisji dla Departamentu Transportu: decyzja Departamentu nie może być oparta na żadnych istotnych informacjach lub argumentach, które nie byłyby dostępne wszystkim stronom i do których strony te nie mogłyby zgłosić komentarzy przed ostateczną decyzją. Po ewentualnym otrzymaniu takich informacji nie można ich wziąć pod uwagę przy podejmowaniu decyzji, jeśli nie zostaną one publicznie udostępnione. Drugie ograniczenie dotyczy raczej komunikatów od niż do Departamentu Transportu: agencja nie może przesądzać ani zdawać się przesądzać w sprawach, czyli nie może przedstawiać wniosków zanim zapis w sprawie jest gotowy i zanim ostateczna decyzja zostanie publicznie ogłoszona. To ograniczenie ma zastosowanie do Departamentu Transportu w każdym kontekście, podczas dyskusji z UE lub z innym podmiotem, który nie jest uprawnioną częścią administracji USA w jej wewnętrznym procesie decyzyjnym, niezależnie od tego, czy jest zainteresowany sprawą czy nie. Departament Transportu zamierza bezzwłocznie informować przedstawicieli Komisji, gdy stwierdzi, że w dyskusji nad konkretnym tematem doszukać się można przesądzenia o wyniku lub nakłaniania do określonego rozwiązania, tak by przedstawiciele mogli podjąć decyzję o dalszych działaniach.
44. Delegacja UE wystąpiła do delegacji USA o zapewnienie, że statutowe kryterium interesu publicznego nie jest stosowane w systemie konkurencji USA do przedkładania interesów określonego przedsiębiorstwa lotniczego z USA nad interesy innych przedsiębiorstw, z USA lub zagranicznych. Delegacja USA odpowiedziała, że to kryterium oraz standardy konkurencyjności, które Departament Transportu musi uwzględniać podejmując decyzje, są przygotowane i stosowane do ochrony konkurencji na rynkach jako całości, a nie do ochrony poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych. Prócz innych argumentów delegacja USA wspomniała również, że interes publiczny w międzynarodowych przewozach powietrznych jest statutowo zdefiniowany jako obejmujący równość amerykańskich i zagranicznych przedsiębiorstw lotniczych oraz zapewniający maksymalne poszanowanie konkurencji. Ponadto kryterium interesu publicznego w przepisach dotyczących zatwierdzania przez Departament Transportu umów między przewoźnikami oraz przepisach dotyczących wyłączenia z zakazu zawierania porozumień kartelowych w odniesieniu do takich umów nie jest wyjątkiem w analizie konkurencyjności, którą musi przeprowadzić agencja, lecz raczej dodatkowym wymogiem, które należy spełnić, zanim Departament Transportu będzie mógł wykluczyć danego przewoźnika z zakazu zawierania porozumień kartelowych. Ponadto delegacja USA podkreśliła, że wszystkie decyzje Departamentu Transportu muszą być zgodne z prawem krajowym i zobowiązaniami międzynarodowymi, w tym także z umowami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, które z reguły zawierają zobowiązanie wszystkich stron do zapewnienia przedsiębiorstwom lotniczym wszystkich stron „sprawiedliwych i równych warunków konkurencji”.
45. W kontekście tej dyskusji obie delegacje potwierdziły, że ich przepisy z zakresu konkurencji stosowane są w sposób, który pozwala na poszanowanie sprawiedliwych i równych warunków konkurencji wszystkim przedsiębiorstwom lotniczym stron, oraz zgodnie z ogólną zasadą ochrony i poprawy konkurencyjności na rynkach jako całości, mimo że istnieje możliwość, że interesy poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych są sprzeczne.
46. W odniesieniu do procedur Komisji Europejskiej delegacja UE wyjaśniła, że podstawowe ograniczenie możliwości Komisji Europejskiej do angażowania się w aktywną współpracę z zagranicznymi agendami rządowymi wynika z ograniczeń w możliwościach przekazywania poufnych informacji. Informacje potrzebne Komisji i organom państw członkowskich podczas kontroli, z natury objęte tajemnicą służbową, podlegają przepisom art. 287 TWE i art. 28 rozporządzenia (WE) nr 1/2003. Dotyczy to w szczególności informacji, która nie jest dostępna publicznie i która może pojawić się w czasie kontroli, zostać przekazana w odpowiedzi na informację lub która została dobrowolnie przekazana Komisji. Informacje takie obejmują także tajemnice biznesowe lub handlowe. Takich informacji nie przekazuje się agencjom państwa trzeciego, chyba że jest wyraźna zgoda źródła informacji. W związku z tym, jeśli uzna się, że właściwe i wskazane jest, by Komisja przekazała taką poufną informację zagranicznej agencji lub agencjom, pozwolenie udzielone przez źródło informacji musi mieć formę odstąpienia od traktowania informacji jako poufnej.
47. Informacje dotyczące prowadzenia kontroli lub ewentualnego jej przeprowadzania nie są objęte powyższymi przepisami. Takie informacje obejmują fakt, że przeprowadzana jest kontrola, ogólny przedmiot kontroli, dane dotyczące przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw, które są poddawane kontroli (ta informacja może też w pewnych warunkach być informacją chronioną), dane dotyczące sektora, w którym odbywa się kontrola, oraz kroków, które proponuje się podjąć w ramach kontroli. Takie informacje utajnia się zazwyczaj, tak by zapewnić właściwy przebieg kontroli. Można je jednak przekazać Departamentowi Transportu, gdyż jest on na mocy art. 5 załącznika 2 do niniejszej umowy zobowiązany do zachowania tajemnicy.



48. Odpowiadając na pytanie delegacji UE, delegacja USA potwierdziła, że właściwe organy USA zapewnią, że kompletne wnioski o wyłączenie z zakazu zawierania porozumień kartelowych w przypadku umów o współpracy gospodarczej, w tym umów zmienionych, będą rozpatrywane sprawiedliwie i szybko. Delegacja USA potwierdziła również, że w przypadku wspólnotowych przedsiębiorstw lotniczych umowa o transporcie lotniczym między USA a UE, stosowana tymczasowo zgodnie z art. 25 lub po wejściu w życie zgodnie z art. 26, spełnia nakładane przez Departament Transportu wymagania, które zakłada, że wstępnym warunkiem rozpatrzenia złożonego przez zagraniczne przedsiębiorstwo lotnicze wniosku o wyłączenie z zakazu zawierania porozumień kartelowych lub o przedłużeniu takiego wyłączenia, jest obowiązywanie między Stanami Zjednoczonymi a państwem, z którego pochodzi to przedsiębiorstwo lotnicze, umowy o otwartym niebie. Powyższe nie ma zastosowania do wnioskodawców z Irlandii do momentu wygaśnięcia sekcji 4 załącznika 1.
49. Odpowiadając na pytanie delegacji UE, delegacja USA oświadczyła, że wszystkie zasady Departamentu Transportu dotyczące systemów rezerwacji komputerowej (dalej zwanych „CRS” lub „systemami”) przestały obowiązywać dnia 31 lipca 2004 r. Departament Transportu ma jednak prawo do zabronienia niesprawiedliwych i zwodniczych praktyk oraz niesprawiedliwych metod konkurowania w przedsiębiorstwach lotniczych i w związanych z nimi sektorami dystrybucji i może z niego skorzystać w odpowiedzi na praktyki jawnie zakłócające konkurencję, dostosowując system wprowadzania na rynek usług lotniczych. Ponadto Departament Sprawiedliwości i Federalna Komisja ds. Handlu są uprawnione do rozpatrywania skarg dotyczących tego, że system stosuje się w postępowaniach łamiących przepisy dotyczące zakazu zawierania porozumień kartelowych.
50. W odniesieniu do art. 25 delegacja UE wyjaśniła, że w niektórych państwach członkowskich zgodnie z wymogami konstytucyjnymi wstępne wnioski muszą być najpierw zatwierdzone przez parlament.
51. Obie delegacje potwierdziły, że w przypadku gdy jedna ze stron zdecyduje się zgodnie z art. 25 ust. 2 przerwać tymczasowe stosowanie niniejszej umowy, ustalenia w sekcji 4 załącznika 1 do umowy mogą dalej obowiązywać, jeśli postanowią tak strony.
52. W odniesieniu do art. 26 delegacja UE wyjaśniła, że w niektórych państwach członkowskich procedury, o których mowa w tym artykule, obejmują ratyfikację.
53. Odpowiadając na pytanie delegacji USA dotyczące ograniczeń wynikających z dwustronnych umów między państwami członkowskimi, delegacja UE potwierdziła, że wszelkie takie ograniczenia mające wpływ na możliwość korzystania przez przedsiębiorstwa lotnicze z USA i wspólnotowe przedsiębiorstwa lotnicze z praw na mocy niniejszej umowy nie będą już miały zastosowania.
54. Obie delegacje potwierdziły, że żaden z postanowień niniejszej umowy nie ma żadnego wpływu na ich stanowiska dotyczące zagadnień prawnych i politycznych w różnych kwestiach związanych z ochroną środowiska w lotnictwie.
55. Obie delegacje zwróciły uwagę, że żadna ze stron nie będzie stosowała niniejszej umowy ani żadnej jej części jako podstawy do rozważania w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego polityk alternatywnych do tych zaproponowanych w niniejszej umowie.
56. Umowy o komunikacji lotniczej między Stanami Zjednoczonymi a państwem członkowskim, których stosowanie od dnia podpisania niniejszej umowy jest przedmiotem dyskusji, nie zostały zamieszczone w wykazie w sekcji 1 załącznika 1 do niniejszej umowy. Jednak zamiarem delegacji jest by niniejsza umowa była tymczasowo stosowana przez Stany Zjednoczone i takie państwo lub państwa członkowskie zgodnie z przepisami art. 25 umowy.

*W imieniu delegacji Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich*

Daniel CALLEJA

*W imieniu delegacji Stanów Zjednoczonych*

John BYERLY

**Oświadczenie pisemne, które ma zostać przedłożone USA przez prezydencję podczas podpisywania umowy w imieniu WE i jej państw członkowskich**

Niniejsza umowa będzie do chwili jej wejścia w życie stosowana tymczasowo przez państwa członkowskie działające w dobrej wierze i zgodnie z przepisami obowiązującego prawa krajowego.

---