

Warszawa, dnia 25 sierpnia 2020 r.

Poz. 1450

UMOWA

**o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony,
a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony,**

sporządzona w Brukseli dnia 25 kwietnia 2007 r. i w Waszyngtonie dnia 30 kwietnia 2007 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 25 kwietnia 2007 r. w Brukseli i dnia 30 kwietnia 2007 r. w Waszyngtonie została sporządzona Umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony, w następującym brzmieniu:

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 Atlantyku;

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) „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie 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 z 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 „wspólnotowymi 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 Wspólnoty Europejskiej 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) przedsiębiorstwom lotniczym 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 przedsiębiorstwom lotniczym 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 procedury 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, ceł 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 konsultację 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 przedsiębiorstwu lotniczemu 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 z 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 wykluczyć 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 obowiązkową 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 wymiennalnych 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 porcie lotniczym 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 przywzowowych, 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 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.

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, żeglugą 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 wpłynęły 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 odmiennie 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 prowadzenia, 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 któregośkolwiek 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 podzielają 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 w celu 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 ostatniej 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 ostatniej 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 opcjonalnych 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 transatlantycznych 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 transatlantycznych 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 transatlantycznych przewozów lotniczych oraz ustanowienie ram, które zachęcą 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 zawieszona, 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.

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.

ZAŁĄCZNIK I

Sekcja 1

Niniejsza umowa, zgodnie z jej art. 22, zawiesza 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 nocy 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 Dublinu opiera się na średniej liczbie operacji w całym, obejmującym trzy sezony, okresie przejściowym. Dany lot jest uważany za lot bez międzylądowania do Dublinu 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 właściwych 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 zgodnie 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 powiadamiącego 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 powiadamiąjący 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 sprawiają, 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 francyzodawcy, w tym zastrzeżeń dotyczących obszaru geograficznego, w którym dana marka lub znak towarowy mogą być stosowane;
 - b) prezentowanie na statku powietrznym francyzobiorcy kolorów i logo marki francyzodawcy, 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 francyzobiorcy 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 francyzodawcy lub francyzobiorcy 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.

Dnia 18 kwietnia 2007 r.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

THE UNITED STATES OF AMERICA (hereinafter the United States), of the one part;

and

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

IRELAND,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

being parties to the Treaty establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the Member States),

and the EUROPEAN COMMUNITY, of the other part;

DESIRING to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including through the development of air transportation networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transportation services;

DESIRING to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including airline workers, benefit in a liberalised agreement;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

RECOGNISING that government subsidies may adversely affect airline competition and may jeopardize the basic objectives of this Agreement;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal 28 May 1999;

INTENDING to build upon the framework of existing agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic;

RECOGNISING the importance of enhancing the access of their airlines to global capital markets in order to strengthen competition and promote the objectives of this Agreement;

INTENDING to establish a precedent of global significance to promote the benefits of liberalisation in this crucial economic sector;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

3. 'Convention' means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. 'Agreement' means this Agreement, its Annexes and Appendix, and any amendments thereto;
2. 'air transportation' means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire;

(a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both the United States and the Member State or Member States as is relevant to the issue in question,

and

(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both the United States and the Member State or Member States as is relevant to the issue in question;

4. 'full cost' means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

5. 'international air transportation' means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

6. 'Party' means either the United States or the European Community and its Member States;

7. 'price' means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

8. 'stop for non-traffic purposes' means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

9. 'territory' means, for the United States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea under its sovereignty or jurisdiction, and, for the European Community and its Member States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty and any successor instrument; application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from European Community aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar Airport agreed in Córdoba on September 2006;

and

10. 'user charge' means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Fair and equal opportunity

Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

Article 3

Grant of rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:

(i) for airlines of the United States (hereinafter US airlines), from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in any Member State or States and beyond; and for all-cargo service, between any Member State and any point or points (including in any other Member States);

(ii) for airlines of the European Community and its Member States (hereinafter Community airlines), from points behind the Member States via the Member States and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; for all-cargo service, between the United States and any point or points; and, for combination services, between any point or points in the United States and any point or points in any member of the European Common Aviation Area (hereinafter the ECAA) as of the date of signature of this Agreement;

and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline may on any or all flights and at its option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
 - (g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
 - (h) carry transit traffic through the other Party's territory;
- and
- (i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

3. The provisions of paragraph 1 of this Article shall apply subject to the requirements that:

- (a) for US airlines, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves the United States;
- and
- (b) for Community airlines, with the exception of (i) all-cargo services and (ii) combination services between the United States and any member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, the transportation is part of a service that serves a Member State.

4. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, nor shall it require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental (consistent with Article 15) reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

5. Any airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point, in type or number of aircraft operated; provided that, (a) for US airlines, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves the United States, and (b) for Community airlines, with the exception of (i) all-cargo services and (ii) combination services between the United States and a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, the transportation is part of a service that serves a Member State.

6. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on:

- (a) US airlines the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;
- (b) Community airlines the right to take on board, in the territory of the United States, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the United States.

7. Community airlines' access to US Government procured transportation shall be governed by Annex 3.

Article 4

Authorisation

On receipt of applications from an airline of one Party, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- (a) for a US airline, substantial ownership and effective control of that airline are vested in the United States, US nationals, or both, and the airline is licensed as a US airline and has its principal place of business in US territory;
- (b) for a Community airline, substantial ownership and effective control of that airline are vested in a Member State or States, nationals of such a State or States, or both, and the airline is licensed as a Community airline and has its principal place of business in the territory of the European Community;
- (c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications;

and

- (d) the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Security) are being maintained and administered.

*Article 5***Revocation of authorisation**

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline of the other Party where:

- (a) for a US airline, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the United States, US nationals, or both, or the airline is not licensed as a US airline or does not have its principal place of business in US territory;
- (b) for a Community airline, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in a Member State or States, nationals of such a State or States, or both, or the airline is not licensed as a Community airline or does not have its principal place of business in the territory of the European Community;

or

- (c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraph 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Safety) or Article 9 (Security).

*Article 6***Additional matters related to ownership, investment, and control**

Notwithstanding any other provision in this Agreement, the Parties shall implement the provisions of Annex 4 in their decisions under their respective laws and regulations concerning ownership, investment and control.

*Article 7***Application of laws**

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of

such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilised by the airlines of the other Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

*Article 8***Safety**

1. The responsible authorities of the Parties shall recognise as valid, for the purposes of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by each other and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. The responsible authorities may, however, refuse to recognise as valid for purposes of flight above their own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for their own nationals by such other authorities.

2. The responsible authorities of a Party may request consultations with other responsible authorities concerning the safety standards maintained by those authorities relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the airlines overseen by those authorities. Such consultations shall take place within 45 days of the request unless otherwise agreed. If following such consultations, the requesting responsible authorities find that those authorities do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the requesting responsible authorities shall notify those authorities of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and those authorities shall take appropriate corrective action. The requesting responsible authorities reserve the right to withhold, revoke or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines for which those authorities provide safety oversight in the event those authorities do not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action as to such airline or airlines if essential to prevent further non-compliance with the duty to maintain and administer the aforementioned standards and requirements resulting in an immediate threat to flight safety.

3. The European Commission shall simultaneously receive all requests and notifications under this Article.

4. Nothing in this Article shall prevent the responsible authorities of the Parties from conducting safety discussions, including those relating to the routine application of safety standards and requirements or to emergency situations that may arise from time to time.

Article 9

Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the following agreements: the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo, 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague, 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal, 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal, 24 February 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including the prevention of acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registries, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet increased threats to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by the other Party for departure from and while within the territory of that other Party must be observed. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

6. A Party may take emergency measures including amendments to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the responsible authorities of the other Party.

7. The Parties underline the importance of working towards compatible practices and standards as a means of enhancing air transport security and minimising regulatory divergence. To this end, the Parties shall fully utilise and develop existing channels for the discussion of current and proposed security measures. The Parties expect that the discussions will address, among other issues, new security measures proposed or under consideration by the other Party, including the revision of security measures occasioned by a change in circumstances; measures proposed by one Party to meet the security requirements of the other Party; possibilities for the more expeditious adjustment of standards with respect to aviation security measures; and compatibility of the requirements of one Party with the legislative obligations of the other Party. Such discussions should serve to foster early notice and prior discussion of new security initiatives and requirements.

8. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transportation security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse effects on international air transportation and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

9. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the responsible authorities of that Party may request immediate consultations with the responsible authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

11. Separate from airport assessments undertaken to determine conformity with the aviation security standards and practices referred to in paragraph 3 of this Article, a Party may request the cooperation of the other Party in assessing whether particular security measures of that other Party meet the requirements of the requesting Party. The responsible authorities of the Parties shall coordinate in advance the airports to be assessed and the dates of assessment and establish a procedure to address the results of such assessments. Taking into account the results of the assessments, the requesting Party may decide that security measures of an equivalent standard are applied in the territory of the other Party in order that transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo may be exempted from re-screening in the territory of the requesting Party. Such a decision shall be communicated to the other Party.

Article 10

Commercial opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation and related activities.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transportation.
3. (a) Without prejudice to subparagraph (b) below, each airline shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:
 - (i) the right to perform its own ground-handling (self-handling) or, at its option
 - (ii) the right to select among competing suppliers that provide ground-handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.
- (b) The rights under (i) and (ii) in subparagraph (a) above shall be subject only to specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain safe operation of the airport. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground-handling services, all such services shall be available on both an equal and an adequate basis to all airlines; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.
4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and/or, at the airline's discretion, through its sales agents or other intermediaries appointed by the airline. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit from the territory of the other Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, the country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
7. In operating or holding out services under the Agreement, any airline of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:
 - (a) any airline or airlines of the Parties;
 - (b) any airline or airlines of a third country;and
 - (c) a surface (land or maritime) transportation provider of any country;

provided that (i) all participants in such arrangements hold the appropriate authority and (ii) the arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to the operation or holding out of international air transportation.

8. The airlines of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including airlines, of either Party or third countries, provided that the airlines hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements. Annex 5 shall apply to such arrangements.

9. The airlines of each Party may enter into arrangements for the provision of aircraft with crew for international air transportation with:

(a) any airlines or airlines of the Parties;

and

(b) any airlines or airlines of a third country;

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements. Neither Party shall require an airline of either Party providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated.

10. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such inter-modal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 11

Customs duties and charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities or the European Community, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

and

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

6. In the event that two or more Member States envisage applying to the fuel supplied to aircraft of US airlines in the territories of such Member States for flights between such Member States any waiver of the exemption contained in Article 14(b) of Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003, the Joint Committee shall consider that issue, in accordance with paragraph 4(e) of Article 18.

7. A Party may request the assistance of the other Party, on behalf of its airline or airlines, in securing an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by State and local governments or authorities on the goods specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the service. In response to such a request, the other Party shall bring the views of the requesting Party to the attention of the relevant governmental unit or authority and urge that those views be given appropriate consideration.

Article 12

User charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such

charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 13

Pricing

1. Prices for air transportation services operated pursuant to this Agreement shall be established freely and shall not be subject to approval, nor may they be required to be filed.

2. Notwithstanding paragraph 1:

(a) the introduction or continuation of a price proposed to be charged or charged by a US airline for international air transportation between a point in one Member State and a point in another Member State shall be consistent with Article 1(3) of Council Regulation (EEC) 2409/92 of 23 July 1992, or a not more restrictive successor regulation;

(b) under this paragraph, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the responsible authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those authorities.

Article 14

Government subsidies and support

1. The Parties recognise that government subsidies and support may adversely affect the fair and equal opportunity of airlines to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. If one Party believes that a government subsidy or support being considered or provided by the other Party for or to the airlines of that other Party would adversely affect or is adversely affecting that fair and equal opportunity of the airlines of the first Party to compete, it may submit observations to that Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate.

3. Each Party may approach responsible governmental entities in the territory of the other Party, including entities at the State, provincial or local level, if it believes that a subsidy or support being considered or provided by such entities will have the adverse competitive effects referred to in paragraph 2. If a Party decides to make such direct contact it shall inform promptly the other Party through diplomatic channels. It may also request a meeting of the Joint Committee.

4. Issues raised under this Article could include, for example, capital injections, cross-subsidisation, grants, guarantees, ownership, relief or tax exemption, by any governmental entities.

Article 15

Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy. The Parties recognise that the costs and benefits of measures to protect the environment must be carefully weighed in developing international aviation policy.

2. When a Party is considering proposed environmental measures, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects.

3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed. The Parties shall apply any environmental measures affecting air services under this Agreement in accordance with Article 2 and 3(4) of this Agreement.

4. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection raises concerns for the application or implementation of this Agreement, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate.

Article 16

Consumer protection

The Parties affirm the importance of protecting consumers, and either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss consumer protection issues that the requesting Party identifies as significant.

Article 17

Computer reservation systems

1. Computer reservation systems (CRS) vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.

2. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operations, practices, sales, or ownership than those imposed on its own CRS vendors.

3. Owners/operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party.

Article 18

The Joint Committee

1. A Joint Committee consisting of representatives of the Parties shall meet at least once a year to conduct consultations relating to this Agreement and to review its implementation.

2. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve questions relating to the interpretation or application of this Agreement. However, with respect to Article 20 or Annex 2, the Joint Committee may consider questions only relating to the refusal by either Participant to implement the commitments undertaken, and the impact of competition decisions on the application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed.

3. The Joint Committee shall review, no later than at its first annual meeting and thereafter as appropriate, the overall implementation of the Agreement, including any effects of aviation infrastructure constraints on the exercise of rights provided for in Article 3, the effects of security measures taken under Article 9, the effects on the conditions of competition, including in the field of Computer Reservation Systems, and any social effects of the implementation of the Agreement.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

- (a) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), and consumer protection;
- (b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;
- (c) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;
- (d) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;
- (e) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;
- (f) developing, within one year of provisional application, approaches to regulatory determinations with regard to airline fitness and citizenship, with the goal of achieving reciprocal recognition of such determinations;
- (g) developing a common understanding of the criteria used by the Parties in making their respective decisions in cases concerning airline control, to the extent consistent with confidentiality requirements;
- (h) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations and in relations with third countries, including consideration of whether to adopt a joint approach;
- (i) taking, on the basis of consensus, the decisions to which paragraph 3 of Article 1 of Annex 4 and paragraph 3 of Article 2 of Annex 4 refer.

5. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall work to develop a proposal regarding the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for third countries to accede to this Agreement.

6. The Joint Committee shall operate on the basis of consensus.

Article 19

Arbitration

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, other than issues arising under Article 20 or under Annex 2, that is not resolved by a meeting of the Joint Committee may be referred to a person or body for decision by agreement of the Parties. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Unless the Parties otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- (a) Within 20 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 45 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal.
- (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation is a national of either the United States or a Member State, the most senior Vice President of that Council who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. At the request of a Party, the tribunal, once formed, may ask the other Party to implement interim relief measures pending the tribunal's final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either Party, a conference shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted for the tribunal to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal:

- (a) The statement of claim shall be submitted within 30 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defence shall be submitted 40 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 15 days of the submission of the statement of defence. Any reply by the respondent shall be submitted within 15 days thereafter.

(b) The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or may hold a hearing on its own initiative, within 15 days after the last reply is filed.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, within 30 days after the last reply is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 10 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not cure the violation, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 40 days after notification of the tribunal's decision, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the Parties have reached agreement on a resolution of the dispute. Nothing in this paragraph shall be construed as limiting the right of either Party to take proportional measures in accordance with international law.

8. The expenses of the tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation, or by any Vice President of that Council, in connection with the procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the tribunal.

Article 20

Competition

1. The Parties recognise that competition among airlines in the transatlantic market is important to promote the objectives of this Agreement, and confirm that they apply their respective competition regimes to protect and enhance overall competition and not individual competitors.

2. The Parties recognise that differences may arise concerning the application of their respective competition regimes to international aviation affecting the transatlantic market, and that competition among airlines in that market might be fostered by minimising those differences.

3. The Parties recognise that cooperation between their respective competition authorities serves to promote competition in markets and has the potential to promote compatible regulatory results and to minimise differences in approach with respect to their respective competition reviews of inter-carrier agreements. Consequently, the Parties shall further this cooperation to the extent feasible, taking into account the different responsibilities, competencies and procedures of the authorities, in accordance with Annex 2.

4. The Joint Committee shall be briefed annually on the results of the cooperation under Annex 2.

Article 21

Second stage negotiations

1. The Parties share the goal of continuing to open access to markets and to maximise benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic, including the facilitation of investment so as to better reflect the realities of a global aviation industry, the strengthening of the transatlantic air transportation system, and the establishment of a framework that will encourage other countries to open their own air services markets. The Parties shall begin negotiations not later than 60 days after the date of provisional application of this Agreement, with the goal of developing the next stage expeditiously.

2. To that end, the agenda for the second stage negotiations shall include the following items of priority interest to one or both Parties:

(a) further liberalisation of traffic rights;

(b) additional foreign investment opportunities;

(c) effect of environmental measures and infrastructure constraints on the exercise of traffic rights;

(d) further access to Government-financed air transportation;

and

(e) provision of aircraft with crew.

3. The Parties shall review their progress towards a second stage agreement no later than 18 months after the date when the negotiations are due to start in accordance with paragraph 1. If no second stage agreement has been reached by the Parties within 12 months of the start of the review, each Party reserves the right thereafter to suspend rights specified in this Agreement. Such suspension shall take effect no sooner than the start of the International Air Transport Association (IATA) traffic season that commences no less than 12 months after the date on which notice of suspension is given.

Article 22

Relationship to other agreements

1. During the period of provisional application pursuant to Article 25 of this Agreement, the bilateral agreements listed in section 1 of Annex 1, shall be suspended, except to the extent provided in section 2 of Annex 1.

2. Upon entry into force pursuant to Article 26 of this Agreement, this Agreement shall supersede the bilateral agreements listed in section 1 of Annex 1, except to the extent provided in section 2 of Annex 1.

3. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the International Civil Aviation Organisation or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Article 23

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 24

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 25

Provisional application

Pending entry into force pursuant to Article 26:

1. The Parties agree to apply this Agreement from 30 March 2008.
2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of a decision to no longer apply this Agreement. In that event, application shall cease at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 26

Entry into force

This Agreement shall enter into force one month after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the United States shall deliver to the European Community the diplomatic note to the European Community and its Member States, and the European Community shall deliver to the United States the diplomatic note or notes from the European Community and its Member States. The diplomatic note or notes from the European Community and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

DONE at Brussels on the twenty-fifth day of April 2007 and at Washington on the thirtieth day of April 2007, in duplicate.

ANNEX I

Section 1

As provided in Article 22 of this Agreement, the following bilateral agreements between the United States and Member States shall be suspended or superseded by this Agreement:

- (a) The Republic of Austria: Air services agreement, signed at Vienna, 16 March 1989; amended 14 June 1995.
- (b) The Kingdom of Belgium: Air transport agreement, effected by exchange of notes at Washington, 23 October 1980; amended 22 September and 12 November 1986; amended 5 November 1993 and 12 January 1994.

(amendment concluded on 5 September 1995 (provisionally applied).)
- (c) The Republic of Bulgaria: Civil aviation security Agreement, signed at Sofia 24 April 1991.
- (d) The Czech Republic: Air transport agreement, signed at Prague, 10 September 1996; amended 4 June 2001 and 14 February 2002.
- (e) The Kingdom of Denmark: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington, 16 December 1944; amended 6 August 1954; amended 16 June 1995.
- (f) The Republic of Finland: Air transport agreement, signed at Helsinki, 29 March 1949; related protocol signed 12 May 1980; agreement amending 1949 agreement and 1980 protocol concluded 9 June 1995.
- (g) The French Republic: Air transport agreement, signed at Washington, 18 June 1998; amended 10 October 2000; amended 22 January 2002.
- (h) The Federal Republic of Germany: Air transport agreement and exchanges of notes, signed at Washington, 7 July 1955; amended 25 April 1989.

(related protocol concluded 1 November 1978; related agreement concluded 24 May 1994; protocol amending the 1955 agreement concluded on 23 May 1996; agreement amending the 1996 protocol concluded on 10 October 2000 (all provisionally applied).)
- (i) The Hellenic Republic: Air transport agreement, signed at Athens, 31 July 1991; extended until 31 July 2007 by exchange of notes of 22 and 28 June 2006.
- (j) The Republic of Hungary: Air transport agreement and memorandum of understanding, signed at Budapest, 12 July 1989; extended until 12 July 2007 by exchange of notes of 11 and 20 July 2006.
- (k) Ireland: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington, 3 February 1945; amended 25 January 1988 and 29 September 1989; amended 25 July and 6 September 1990.

(Memorandum of consultations, signed at Washington, 28 October 1993 (provisionally applied).)
- (l) The Italian Republic: Air transport agreement, with memorandum and exchange of notes, signed at Rome, 22 June 1970; amended 25 October 1988; related memorandum of understanding signed 27 September 1990; amendment of 1970 agreement and 1990 MOU concluded 22 November and 23 December 1991; amendment of 1970 agreement and 1990 MOU concluded 30 May and 21 October 1997; agreement supplementing the 1970 agreement concluded 30 December 1998 and 2 February 1999.

(Protocol amending the 1970 agreement concluded 6 December 1999 (provisionally applied).)
- (m) The Grand Duchy of Luxembourg: Air transport agreement, signed at Luxembourg, 19 August 1986; amended 6 June 1995; amended 13 and 21 July 1998.
- (n) Malta: Air transport agreement, signed at Washington, 12 October 2000.

- (o) The Kingdom of the Netherlands: Air transport agreement, signed at Washington, 3 April 1957; protocol amending the 1957 agreement concluded on 31 March 1978; amendment of 1978 protocol concluded 11 June 1986; amendment of 1957 agreement concluded 13 October and 22 December 1987; amendment of 1957 agreement concluded 29 January and 13 March 1992; amendment of 1957 agreement and 1978 protocol concluded 14 October 1992.
- (p) The Republic of Poland: Air transport agreement, signed at Warsaw, 16 June 2001.
- (q) The Portuguese Republic: Air transport agreement, signed at Lisbon, 30 May 2000.
- (r) Romania: Air transport agreement, signed at Washington, 15 July 1998.
- (s) The Slovak Republic: Air transport agreement, signed at Bratislava, 22 January 2001.
- (t) The Kingdom of Spain: Air transport agreement signed at Madrid, 20 February 1973; related agreement of 20 February 31 March and 7 April 1987; amendment of 1973 agreement concluded 31 May 1989; amendment of 1973 agreement concluded 27 November 1991.
- (u) The Kingdom of Sweden: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington, 16 December 1944; amended 6 August 1954; amended 16 June 1995.
- (v) The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Agreement concerning air services, and exchange of letters, signed at Bermuda, 23 July 1977; agreement relating to North Atlantic air fares, concluded 17 March 1978; agreement amending the 1977 agreement, concluded 25 April 1978; agreement modifying and extending the 1978 agreement relating to North Atlantic air fares, concluded 2 and 9 November 1978; agreement amending the 1977 agreement, concluded 4 December 1980; agreement amending the 1977 agreement, concluded 20 February 1985; agreement amending Article 7, Annex 2, and Annex 5 of the 1977 agreement, concluded 25 May 1989; agreement concerning amendments of the 1977 agreement, termination of the US/UK Arbitration Concerning Heathrow Airport User Charges and the request for arbitration made by the United Kingdom in its embassy's note No 87 of 13 October 1993 and settlement of the matters which gave rise to those proceedings, concluded 11 March 1994; agreement amending the 1977 agreement, concluded 27 March 1997.

(Arrangements, being provisionally applied, contained in the memorandum of consultations dated 11 September 1986; arrangements contained in the exchange of letters dated 27 July 1990; arrangements contained in the memorandum of consultations of 11 March 1991; arrangements contained in the exchange of letters dated 6 October 1994; arrangements contained in the memorandum of consultations of 5 June 1995; arrangements contained in the exchange of letters dated 31 March and 3 April 2000 (all provisionally applied)).

Section 2

Notwithstanding section 1 of this Annex, for areas that are not encompassed within the definition of 'territory' in Article 1 of this Agreement, the agreements in paragraphs (e) (Denmark–United States), (g) (France–United States), and (v) (United Kingdom–United States) of that section shall continue to apply, according to their terms.

Section 3

Notwithstanding Article 3 of this Agreement, US airlines shall not have the right to provide all-cargo services, that are not part of a service that serves the United States, to or from points in the Member States, except to or from points in the Czech Republic, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg, Malta, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, and the Slovak Republic.

Section 4

Notwithstanding any other provisions of this Agreement, this section shall apply to scheduled and charter combination air transportation between Ireland and the United States with effect from the beginning of IATA winter season 2006/2007 until the end of the IATA winter season 2007/2008.

- (a) (i) Each US and Community airline may operate three non-stop flights between the United States and Dublin for each non-stop flight that the airline operates between the United States and Shannon. This entitlement for non-stop Dublin flights shall be based on an average of operations over the entire three-season transitional period. A flight shall be deemed to be a non-stop Dublin, or a non-stop Shannon, flight, according to the first point of entry into, or the last point of departure from, Ireland.

- (ii) The requirement to serve Shannon in subparagraph (a)(i) of this Section shall terminate if any airline inaugurates scheduled or charter combination service between Dublin and the United States, in either direction, without operating at least one non-stop flight to Shannon for every three non-stop flights to Dublin, averaged over the transition period.
- (b) For services between the United States and Ireland, Community airlines may serve only Boston, New York, Chicago, Los Angeles, and three additional points in the United States, to be notified to the United States upon selection or change. These services may operate via intermediate points in other Member States or in third countries.
- (c) Code sharing shall be authorised between Ireland and the United States only via other points in the European Community. Other code-share arrangements will be considered on the basis of comity and reciprocity.

ANNEX 2

**Concerning cooperation with respect to competition issues
in the air transportation industry***Article 1*

The cooperation as set forth in this Annex shall be implemented by the Department of Transportation of the United States of America and the Commission of the European Communities (hereinafter referred to as the Participants), consistent with their respective functions in addressing competition issues in the air transportation industry involving the United States and the European Community.

*Article 2***Purpose**

The purpose of this cooperation is:

1. to enhance mutual understanding of the application by the Participants of the laws, procedures and practices under their respective competition regimes to encourage competition in the air transportation industry;
2. to facilitate understanding between the Participants of the impact of air transportation industry developments on competition in the international aviation market;
3. to reduce the potential for conflicts in the Participants' application of their respective competition regimes to agreements and other cooperative arrangements which have an impact on the transatlantic market;

and

4. to promote compatible regulatory approaches to agreements and other cooperative arrangements through a better understanding of the methodologies, analytical techniques including the definition of the relevant market(s) and analysis of competitive effects, and remedies that the Participants use in their respective independent competition reviews.

*Article 3***Definitions**

For the purpose of this Annex, the term 'competition regime' means the laws, procedures and practices that govern the Participants' exercise of their respective functions in reviewing agreements and other cooperative arrangements among airlines in the international market. For the European Community, this includes, but is not limited to, Articles 81, 82, and 85 of the Treaty Establishing the European Community and their implementing Regulations pursuant to the said Treaty, as well as any amendments thereto. For the Department of Transportation, this includes, but is not limited to, sections 41308, 41309, and 41720 of Title 49 of the United States Code, and its implementing Regulations and legal precedents pursuant thereto.

*Article 4***Areas of cooperation**

Subject to the qualifications in subparagraphs 1(a) and 1(b) of Article 5, the types of cooperation between the Participants shall include the following:

1. Meetings between representatives of the Participants, to include competition experts, in principle on a semi-annual basis, for the purpose of discussing developments in the air transportation industry, competition policy matters of mutual interest, and analytical approaches to the application of competition law to international aviation, particularly in the transatlantic market. The above discussions may lead to the development of a better understanding of the Participants' respective approaches to competition issues, including existing commonalities, and to more compatibility in those approaches, in particular with respect to inter-carrier agreements.
2. Consultations at any time between the Participants, by mutual agreement or at the request of either Participant, to discuss any matter related to this Annex, including specific cases.

3. Each Participant may, at its discretion, invite representatives of other governmental authorities to participate as appropriate in any meetings or consultations held pursuant to paragraphs 1 or 2 above.
 4. Timely notifications of the following proceedings or matters, which in the judgment of the notifying Participant may have significant implications for the competition interests of the other Participant:
 - (a) With respect to the Department of Transportation, (i) proceedings for review of applications for approval of agreements and other cooperative arrangements among airlines involving international air transportation, in particular for antitrust immunity involving airlines organised under the laws of the United States and the European Community, and (ii) receipt by the Department of Transportation of a joint venture agreement pursuant to section 41720 of Title 49 of the United States Code;and
 - (b) With respect to the Commission of the European Communities, (i) proceedings for review of agreements and other cooperative arrangements among airlines involving international air transportation, in particular for alliance and other cooperative agreements involving airlines organised under the laws of the United States and the European Community, and (ii) consideration of individual or block exemptions from European Union competition law;
 5. Notifications of the availability, and any conditions governing that availability, of information and data filed with a Participant, in electronic form or otherwise, that, in the judgment of that Participant, may have significant implications for the competition interests of the other Participant;
- and
6. Notifications of such other activities relating to air transportation competition policy as may seem appropriate to the notifying Participant.

Article 5

Use and disclosure of information

1. Notwithstanding any other provision of this Annex, neither Participant is expected to provide information to the other Participant if disclosure of the information to the requesting Participant:
 - (a) is prohibited by the laws, regulations or practices of the Participant possessing the information;or
 - (b) would be incompatible with important interests of the Participant possessing the information.
2. Each Participant shall to the extent possible maintain the confidentiality of any information provided to it in confidence by the other Participant under this Annex and to oppose any application for disclosure of such information to a third party that is not authorised by the supplying Participant to receive the information. Each Participant intends to notify the other Participant whenever any information proposed to be exchanged in discussions or in any other manner may be required to be disclosed in a public proceeding.
3. Where pursuant to this Annex a Participant provides information on a confidential basis to the other Participant for the purposes specified in Article 2, that information should be used by the receiving Participant only for that purpose.

Article 6

Implementation

1. Each Participant is designating a representative to be responsible for coordination of activities established under this Annex.
2. This Annex, and all activities undertaken by a Participant pursuant to it, are
 - (a) intended to be implemented only to the extent consistent with all laws, regulations, and practices applicable to that Participant;and
 - (b) intended to be implemented without prejudice to the Agreement between the European Communities and the Government of the United States of America Regarding the Application of their Competition Laws.

ANNEX 3

Concerning US Government procured transportation

Community airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a US Government civilian department, agency, or instrumentality (1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government, or (2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organisation without reimbursement, and that transportation is (a) between any point in the United States and any point in a Member State, except — with respect to passengers only — between points for which there is a city-pair contract fare in effect, or (b) between any two points outside the United States. This paragraph shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defence or the Secretary of a military department.

ANNEX 4

Concerning additional matters related to ownership, investment and control*Article 1***Ownership of airlines of a Party**

1. Ownership by nationals of a Member State or States of the equity of a US airline shall be permitted, subject to two limitations. First, ownership by all foreign nationals of more than 25 % of a corporation's voting equity is prohibited. Second, actual control of a US airline by foreign nationals is also prohibited. Subject to the overall 25 % limitation on foreign ownership of voting equity:

(a) ownership by nationals of a Member State or States of:

(i) as much as 25 % of the voting equity;

and/or

(ii) as much as 49,9 % of the total equity

of a US airline shall not be deemed, of itself, to constitute control of that airline;

and

(b) ownership by nationals of a Member State or States of 50 % or more of the total equity of a US airline shall not be presumed to constitute control of that airline. Such ownership shall be considered on a case-by-case basis.

2. Ownership by US nationals of a Community airline shall be permitted subject to two limitations. First, the airline must be majority owned by Member States and/or by nationals of Member States. Second, the airline must be effectively controlled by such States and/or such nationals.

3. For the purposes of paragraph (b) of Article 4 and subparagraph 1(b) of Article 5 of this Agreement, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement and citizens of such a member shall be treated as a Member State and its nationals, respectively. The Joint Committee may decide that this provision shall apply to new members of the ECAA and their citizens.

4. Notwithstanding paragraph 2, the European Community and its Member States reserves the right to limit investments by US nationals in the voting equity of a Community airline made after the signature of this Agreement to a level equivalent to that allowed by the United States for foreign nationals in US airlines, provided that the exercise of that right is consistent with international law.

*Article 2***Ownership and control of third-country airlines**

1. Neither Party shall exercise any available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that substantial ownership of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both.

2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airline of the Principality of Liechtenstein, the Swiss Confederation, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, or any country in Africa that is implementing an Open-Skies air services agreement with the United States as of the date of signature of this Agreement, on the grounds that effective control of that airline is vested in a Member State or States, nationals of such a State or States, or both.

3. The Joint Committee may decide that neither Party shall exercise the rights referred to in paragraph 2 of this Article with respect to airlines of a specific country or countries.

*Article 3***Control of airlines**

1. The rules applicable in the European Community on ownership and control of Community air carriers are currently laid down in Article 4 of Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers. Under this Regulation, responsibility for granting an Operating Licence to a Community air carrier lies with the Member States. Member States apply Regulation 2407/92 in accordance with their national regulations and procedures.
2. The rules applicable in the United States are currently laid down in Sections 40102(a)(2), 41102 and 41103 of Title 49 of the United States Code (USC), which require that licences for a US 'air carrier' issued by the Department of Transportation, whether a certificate, an exemption, or commuter licence, to engage in 'air transportation' as a common carrier, be held only by citizens of the United States as defined in 49 USC §40102(a)(15). That section requires that the president and two-thirds of the board of directors and other managing officers of a corporation be US citizens, that at least 75 % of the voting stock be owned by US citizens, and that the corporation be under the actual control of US citizens. The requirement must be met initially by an applicant, and continue to be met by a US airline holding a licence.
3. The practice followed by each Party in applying its laws and regulations is set out in the Appendix to this Annex.

Appendix to Annex 4

1. In the United States, citizenship determinations are necessary for all US air carrier applicants for a certificate, exemption, or commuter licence. An initial application for a licence is filed in a formal public docket, and processed 'on the record' with filings by the applicant and any other interested parties. The Department of Transportation renders a final decision by an Order based on the formal public record of the case, including documents for which confidential treatment has been granted. A 'continuing fitness' case may be handled informally by the DOT, or may be set for docketed procedures similar to those used for initial applications.
2. The DOT's determinations evolve through a variety of precedents, which reflect, among other things, the changing nature of financial markets and investment structures and the DOT's willingness to consider new approaches to foreign investment that are consistent with US law. The DOT works with applicants to consider proposed forms of investment and to assist them in fashioning transactions that fully comply with US citizenship law, and applicants regularly consult with DOT staff before finalising their applications. At any time before a formal proceeding has begun, DOT staff may discuss questions concerning citizenship issues or other aspects of the proposed transaction and offer suggestions, where appropriate, as to alternatives that would allow a proposed transaction to meet US citizenship requirements.
3. In making both its initial and continuing citizenship and fitness determinations, the DOT considers the totality of circumstances affecting the US airline, and Department precedents have permitted consideration of the nature of the aviation relationship between the United States and the homeland(s) of any foreign investors. In the context of this Agreement, the DOT would treat investments from EU nationals at least as favourably as it would treat investments from nationals of bilateral or multilateral Open-Skies partners.
4. In the European Union, paragraph 5 of Article 4 of Regulation 2407/92 provides that the European Commission, acting at the request of a Member State, shall examine compliance with the requirements of Article 4 and take a decision if necessary. In taking such decisions the Commission must ensure compliance with the procedural rights recognised as general principles of Community law by the European Court of Justice, including the right of interested parties to be heard in a timely manner.
5. When applying its laws and regulations, each Party shall ensure that any transaction involving investment in one of its airlines by nationals of the other Party is afforded fair and expeditious consideration.

ANNEX 5

Concerning franchising and branding

1. The airlines of each Party shall not be precluded from entering into franchise or branding arrangements, including conditions relating to brand protection and operational matters, provided that: they comply, in particular, with the applicable laws and regulations concerning control; the ability of the airline to exist outside of the franchise is not jeopardised; the arrangement does not result in a foreign airline engaging in cabotage operations; and applicable regulations, such as consumer protection provisions, including those regarding the disclosure of the identity of the airline operating the service, are complied with. So long as those requirements are met, close business relationships and cooperative arrangements between the airlines of each Party and foreign businesses are permissible, and each of the following individual aspects, among others, of a franchise or branding arrangement would not, other than in exceptional circumstances, of itself raise control issues:
 - (a) using and displaying a specific brand or trademark of a franchisor, including stipulations on the geographic area in which the brand or trademark may be used;
 - (b) displaying on the franchisee's aircraft the colours and logo of the franchisor's brand, including the display of such a brand, trademark, logo or similar identification prominently on its aircraft and the uniforms of its personnel;
 - (c) using and displaying the brand, trademark or logo on, or in conjunction with, the franchisee's airport facilities and equipment;
 - (d) maintaining customer service standards designed for marketing purposes;
 - (e) maintaining customer service standards designed to protect the integrity of the franchise brand;
 - (f) providing for licence fees on standard commercial terms;
 - (g) providing for participation in frequent flyer programs, including the accrual of benefits;and
 - (h) providing in the franchise or branding agreement for the right of the franchisor or franchisee to terminate the arrangement and withdraw the brand, provided that nationals of the United States or the Member States remain in control of the US or Community airline, respectively.
2. Franchising and branding arrangements are independent of, but may coexist with, a code-sharing arrangement that requires that both airlines have the appropriate authority from the Parties, as provided for in paragraph 7 of Article 10 of this Agreement.

Joint Declaration

Representatives of the United States and of the European Community and its Member States confirmed that the Air Transport Agreement initialled in Brussels on 2 March 2007 and envisioned for signature on 30 April 2007 is to be authenticated in other languages, as provided for either by exchange of letters, before signature of the Agreement, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Agreement.

This Joint Declaration is an integral part of the Air Transport Agreement.

Date: 18 April 2007

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- postanowienia umowy są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone,
- będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 11 czerwca 2008 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *L. Kaczyński*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*