

Warszawa, dnia 22 czerwca 2022 r.

Poz. 1306

PROTOKÓŁ

**zmieniający Umowę o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi,
z jednej strony, a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, z drugiej strony,
sporządzoną w Brukseli dnia 25 kwietnia 2007 r. i w Waszyngtonie dnia 30 kwietnia 2007 r.,**

sporządzony w Luksemburgu dnia 24 czerwca 2010 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 24 czerwca 2010 r. w Luksemburgu został sporządzony Protokół zmieniający Umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisaną w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r., w następującym brzmieniu:

PROTOKÓŁ

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

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

z jednej strony, oraz

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,
REPUBLICA FRANCUSKA,
REPUBLICA WŁOSKA,
REPUBLICA CYPRYJSKA,
REPUBLICA ŁOTEWSKA,
REPUBLICA LITEWSKA,
WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,
REPUBLICA WĘGIERSKA,
MALTA,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLICA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLICA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,
REPUBLICA SŁOWENII,
REPUBLICA SŁOWACKA,
REPUBLICA FINLANDII,
KRÓLESTWO SZWECJI,
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

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

oraz UNIA EUROPEJSKA,

z drugiej strony,

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

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

UZNAJĄC, że w wyniku wejścia w życie w dniu 1 grudnia 2009 r. Traktatu z Lizbony zmieniającego Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską Unia Europejska zastąpiła Wspólnotę Europejską i stała się jej następcą prawnym oraz że od tego dnia wszystkie prawa i zobowiązania oraz wszelkie odniesienia do Wspólnoty Europejskiej w umowie mają zastosowanie do Unii Europejskiej,

UZGODNIŁY NASTĘPUJĄCE ZMIANY W UMOWIE:

Artykuł 1

Definicje

W art. 1 umowy wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

Artykuł 2

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

Po artykule 6 dodaje się artykuł 6 bis w brzmieniu:

„Artykuł 6 bis

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

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

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

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

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

Artykuł 3

Środowisko

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

„Artykuł 15

Środowisko

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

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

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

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

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

a) Właściwe organy danej Strony zapewniają możliwość uwzględnienia opinii zainteresowanych stron w procesie podejmowania decyzji.

b) Powiadomienie o wprowadzeniu jakiegokolwiek nowego ograniczenia działalności udostępnia się drugiej Stronie co najmniej 150 dni przed datą wejścia w życie tego ograniczenia. Na wniosek tej drugiej Strony przedkłada się jej niezwłocznie pisemne sprawozdanie zawierające powody wprowadzenia ograniczenia działalności, cel z zakresu ochrony środowiska uzgodniony dla portu lotniczego oraz opis środków, które mają służyć osiągnięciu tego celu. Sprawozdanie zawiera stosowną ocenę przewidywanych kosztów różnych rozpatrywanych środków i wpływających z nich korzyści.

c) Ograniczenia działalności muszą być (i) niedyskryminacyjne; (ii) restrykcyjne tylko w stopniu, w jakim jest to konieczne, aby osiągnąć cel z zakresu ochrony środowiska uzgodniony dla danego portu lotniczego; oraz (iii) niearbitralne.

6. Strony zatwierdzają i wspierają wymianę informacji i regularny dialog między ekspertami, prowadzony zwłaszcza poprzez istniejące już kanały komunikacji, w celu zacieśnienia współpracy – zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi – w zakresie ograniczania oddziaływania międzynarodowego transportu lotniczego na środowisko oraz łagodzenia jego szkodliwego wpływu. Współpraca ta obejmuje:

a) badania i rozwój ekologicznych technologii lotniczych;

b) badania naukowe mające na celu lepsze zrozumienie oddziaływania emisji pochodzących z lotnictwa, które umożliwi bardziej świadome podejmowanie decyzji politycznych;

c) innowacje w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym mające na celu zmniejszenie oddziaływania lotnictwa na środowisko;

d) badania i rozwój w dziedzinie zrównoważonych alternatywnych paliw w lotnictwie; oraz

e) wymianę poglądów na temat różnych kwestii i możliwości na forach międzynarodowych zajmujących się oddziaływaniem lotnictwa na środowisko, w tym, w stosownych przypadkach, koordynację stanowisk.

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

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

Artykuł 4

Wymiar społeczny

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

„Artykuł 17 bis

Wymiar społeczny

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

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

Artykuł 5

Wspólny komitet

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

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

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

4. Wspólny komitet rozwija również współpracę poprzez:

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

- j) wspieranie wymiany na poziomie ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i projektów w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (łącznie z przydziałami czasu na start lub lądowanie) oraz ochrony konsumentów;
- k) zachęcanie do konsultacji, w stosownych przypadkach, w kwestiach transportu lotniczego, którymi zajmują się organizacje międzynarodowe, i w stosunkach z państwami trzecimi, w tym podejmowanie decyzji dotyczących przyjęcia wspólnego podejścia; oraz
- l) podejmowanie, na zasadzie konsensusu, decyzji, o których mowa w art. 1 ust. 3 oraz w art. 2 ust. 3 załącznika 4.

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

Artykuł 6

Dalszy rozwój możliwości prowadzenia działalności

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

„Artykuł 21

Dalszy rozwój możliwości prowadzenia działalności

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 7

Przewozy na zlecenie administracji federalnej USA

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

„ZAŁĄCZNIK 3

Dotyczący przewozów na zlecenie administracji federalnej USA

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

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

oraz gdy taki przewóz odbywa się:

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

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

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

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

Artykuł 8

Załączniki

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

Artykuł 9

Tymczasowe stosowanie

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

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

Artykuł 10

Wejście w życie

Niniejszy protokół wchodzi w życie w późniejszym z następujących terminów:

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

Do celów tej wymiany not dyplomatycznych, noty dyplomatyczne przekazywane lub otrzymywane przez Unię Europejską i jej państwa członkowskie przekazuje się Unii Europejskiej lub od niej, w zależności od przypadku. Nota dyplomatyczna lub noty dyplomatyczne przekazywane przez Unię Europejską i jej państwa członkowskie zawierają złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że jego procedury niezbędne do wejścia w życie niniejszego protokołu zostały zakończone.

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

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

Dodatek do Protokołu

ZAŁĄCZNIK 6

Własność i sprawowanie kontroli nad przedsiębiorstwami lotniczymi państw trzecich

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

Wspólne oświadczenie

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

Niniejsze wspólne oświadczenie stanowi integralną część protokołu.

W imieniu Stanów Zjednoczonych:

John BYERLY (podpis)
dnia 25 marca 2010 r.

W imieniu Unii Europejskiej i jej państw
członkowskich:

Daniel CALLEJA (podpis)
dnia 25 marca 2010 r.

PROTOKÓŁ KONSULTACJI

1. Delegacje reprezentujące Unię Europejską i jej państwa członkowskie oraz Stany Zjednoczone Ameryki spotkały się w Brukseli w dniach 23–25 marca 2010 r., by zakończyć drugi etap negocjacji w sprawie umowy o transporcie lotniczym. Listy członków delegacji załączono jako dodatek A.
2. Delegacje osiągnęły porozumienie *ad referendum* w sprawie Protokołu zmieniającego Umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisaną w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r. („Protokół”, dołączony jako dodatek B), oraz parafowały jego tekst. Zamiarem delegacji jest przedstawienie projektu protokołu swoim właściwym organom do zatwierdzenia, tak by wszedł on w życie w najbliższej przyszłości.
3. Odniesienia w niniejszym protokole do umowy oraz do artykułów, ustępów i załączników są odniesieniami do umowy zmienionej protokołem.
4. Delegacja UE potwierdziła, że w wyniku wejścia w życie w dniu 1 grudnia 2009 r. Traktatu z Lizbony zmieniającego Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską Unia Europejska zastąpiła Wspólnotę Europejską i stała się jej następcą prawnym oraz że od tego dnia wszystkie prawa i zobowiązania oraz wszystkie odniesienia do Wspólnoty Europejskiej w umowie odnoszą się do Unii Europejskiej.
5. Delegacje potwierdziły, że celem procedur dotyczących wzajemnego uznawania warunków prawnych dotyczących oceny zdolności technicznych przewoźnika lotniczego i jego przynależności państwowej, określonych w nowym art. 6 *bis*, nie jest zmiana warunków przewidzianych na mocy przepisów ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle przez Strony w odniesieniu do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, o których mowa w art. 4 umowy.
6. W odniesieniu do art. 9 delegacje wyraziły chęć dalszej współpracy między UE a USA w dziedzinie ochrony lotnictwa, aby, tam gdzie jest to możliwe, osiągnąć maksymalne zaufanie do środków ochrony drugiej Strony, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi, w celu zmniejszenia niepotrzebnego powielania takich środków.
7. Delegacje odnotowały, że współpraca w dziedzinie ochrony powinna obejmować regularne konsultacje dotyczące zmian obowiązujących wymogów, w miarę możliwości przed ich wdrożeniem, ścisłą koordynację działań związanych z oceną portów lotniczych oraz, tam gdzie jest możliwe i stosowne, inspekcje przewoźników lotniczych, a także wymianę informacji na temat nowych technologii i procedur w zakresie ochrony.
8. Delegacje odnotowały korzyści płynące z szybkich oraz – tam gdzie jest to możliwe – skoordynowanych reakcji na nowe zagrożenia, dzięki którym można zapewnić efektywniejsze wykorzystanie dostępnych środków, zwiększyć poziom ochrony i wspierać wprowadzanie ułatwień.
9. Obie delegacje odnotowały, że protokół nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, pozostających w mocy między państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi.
10. W odniesieniu do art. 15 ust. 7 delegacja UE odnotowała, że kwestie, które należy uwzględnić w pracach w tej dziedzinie, powinny obejmować między innymi efektywność ekologiczną i integralność technologiczną odpowiednich środków, konieczność unikania zakłóceń konkurencji i zapobiegania ucieczce emisji oraz, w stosownych przypadkach, czy i jak takie środki można ze sobą połączyć lub zintegrować. Delegacja USA odnotowała, że przy opracowywaniu zaleceń należałoby skoncentrować się między innymi na spójności z konwencją chicagowską i na propagowaniu celów umowy.
11. Obie delegacje podkreśliły, że żadne z postanowień umowy nie ma jakiegokolwiek wpływu na ich stanowiska prawne i polityczne w różnych kwestiach związanych ze środowiskiem w lotnictwie.
12. Aby podkreślić wspólne cele w zakresie ochrony środowiska, delegacje opracowały wspólne oświadczenie w sprawie współpracy dotyczącej środowiska, które dołączono jako dodatek C do niniejszego protokołu konsultacji.

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

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

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

*W imieniu delegacji Stanów
Zjednoczonych Ameryki*
John BYERLY

Dodatek C

Wspólne oświadczenie w sprawie współpracy w zakresie środowiska

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

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

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

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

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

Delegacje podkreśliły znaczenie zmniejszenia wpływu lotnictwa na środowisko poprzez:

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

PROTOCOL**to amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, signed on 25 and 30 April 2007**

THE UNITED STATES OF AMERICA (hereinafter: 'the United States'),

of the one part; and

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

THE REPUBLIC OF MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

being parties to the Treaty on European Union and to the Treaty on the Functioning of the European Union and being Member States of the European Union (hereinafter: 'the Member States'),

and the EUROPEAN UNION,

of the other part;

INTENDING to build upon the framework established by the Air Transport Agreement between the United States and the European Community and its Member States, signed on 25 and 30 April 2007 (hereinafter referred to as 'the Agreement'), with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic,

FULFILLING the mandate in Article 21 of the Agreement to negotiate expeditiously a second stage agreement that advances this goal,

RECOGNISING that the European Union replaced and succeeded the European Community as a consequence of the entry into force on 1 December 2009 of the Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, and that as of that date, all the rights and obligations of, and all the references to, the European Community in the Agreement apply to the European Union,

HAVE AGREED TO AMEND THE AGREEMENT AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

Article 1 of the Agreement shall be amended by:

1. inserting the following new definition after paragraph 2:

'2 bis "Citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement satisfies the requirements of Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;'

2. inserting the following new definition after paragraph 3:

'3 bis "Fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;'

Article 2

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

A new Article 6 bis shall be inserted following Article 6 as follows:

'Article 6 bis

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

1. Upon receipt of an application for operating authorisation, pursuant to Article 4, from an air carrier of one Party, the aeronautical authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the aeronautical authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such a determination had been made by its own aeronautical authorities and not enquire further into such matters, except as provided for at subparagraph (a) below.

- (a) If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the aeronautical authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the aeronautical authorities of the other Party, the conditions prescribed in Article 4 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which should include representatives of the relevant aeronautical authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee.

- (b) This Article shall not apply to determinations in relation to safety certificates or licences; security arrangements; or insurance coverage.

2. Each Party shall inform the other in advance where practicable, and otherwise as soon as possible afterward, through the Joint Committee of any substantial changes in the criteria it applies in making the determinations referred to in paragraph 1 above. If the receiving Party requests consultations on any such change they shall be held in the Joint Committee within 30 days of such a request, unless the Parties agree otherwise. If, following such consultations, the receiving Party considers that the revised criteria of the other Party would not be satisfactory for the reciprocal recognition of regulatory determinations, the receiving Party may inform the other Party of the suspension of paragraph 1. This suspension may be lifted by the receiving Party at any time. The Joint Committee shall be informed accordingly.'

Article 3

Environment

Article 15 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

'Article 15

Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy, carefully weighing the costs and benefits of measures to protect the environment in developing such policy, and, where appropriate, jointly advancing effective global solutions. Accordingly, the Parties intend to work together to limit or reduce, in an economically reasonable manner, the impact of international aviation on the environment.
 2. When a Party is considering proposed environmental measures at the regional, national, or local level, 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. At the request of a Party, the other Party shall provide a description of such evaluation and mitigating steps.
 3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organization 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 Article 3(4) of this Agreement.
 4. The Parties reaffirm the commitment of Member States and the United States to apply the balanced approach principle.
5. The following provisions shall apply to the imposition of new mandatory noise-based operating restrictions at airports which have more than 50 000 movements of civil subsonic jet aeroplanes per calendar year.
 - (a) The responsible authorities of a Party shall provide an opportunity for the views of interested parties to be considered in the decision-making process.
 - (b) Notice of the introduction of any new operating restriction shall be made available to the other Party at least 150 days prior to the entry into force of that operating restriction. At the request of that other Party, a written report shall be provided without delay to that other Party explaining the reasons for introducing the operating restriction, the environmental objective established for the airport, and the measures that were considered to meet that objective. That report shall include the relevant evaluation of the likely costs and benefits of the various measures considered.
 - (c) Operating restrictions shall be (i) non-discriminatory; (ii) not more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport; and (iii) non-arbitrary.
 6. The Parties endorse and shall encourage the exchange of information and regular dialogue among experts, in particular through existing communication channels, to enhance cooperation, consistent with applicable laws and regulations, on addressing international aviation environmental impacts and mitigation solutions, including:
 - (a) research and development of environmentally friendly aviation technology;
 - (b) improvement of scientific understanding regarding aviation emissions impacts in order to better inform policy decisions;
 - (c) air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
 - (d) research and development of sustainable alternative fuels for aviation; and
 - (e) exchange of views on issues and options in international fora dealing with the environmental effects of aviation, including the coordination of positions, where appropriate.

7. If so requested by the Parties, the Joint Committee, with the assistance of experts, shall work to develop recommendations that address issues of possible overlap between and consistency among market-based measures regarding aviation emissions implemented by the Parties with a view to avoiding duplication of measures and costs and reducing to the extent possible the administrative burden on airlines. Implementation of such recommendations shall be subject to such internal approval or ratification as may be required by each Party.

8. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection, including proposed new measures, 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 4

Social Dimension

A new Article 17 *bis* shall be inserted following Article 17 as follows:

'Article 17 *bis*

Social Dimension

1. The Parties recognise the importance of the social dimension of the Agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties' respective laws.

2. The principles in paragraph 1 shall guide the Parties as they implement the Agreement, including regular consideration by the Joint Committee, pursuant to Article 18, of the social effects of the Agreement and the development of appropriate responses to concerns found to be legitimate.'

Article 5

The Joint Committee

Paragraphs 3, 4, and 5 of Article 18 of the Agreement shall be deleted in their entirety and replaced with the following:

'3. The Joint Committee shall review, 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 pursuant to 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. The Joint Committee shall also consider, on a continuing basis, individual issues or proposals that either Party identifies as affecting, or having the potential to affect, operations under the Agreement, such as conflicting regulatory requirements.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

- (a) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;
- (b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;
- (c) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;
- (d) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;
- (e) developing, where requested by the Parties, arrangements for the reciprocal recognition of regulatory determinations;
- (f) fostering cooperation between the respective authorities of the Parties in efforts to develop their respective air traffic management systems with a view toward optimising the interoperability and compatibility of those systems, reducing costs, and enhancing their safety, capacity, and environmental performance;
- (g) promoting the development of proposals for joint projects and initiatives in the field of aviation safety, including with third countries;
- (h) encouraging continued close cooperation among the relevant aviation security authorities of the Parties, including initiatives to develop security procedures that enhance passenger and cargo facilitation without compromising security;
- (i) considering whether the Parties' respective laws, regulations, and practices in areas covered by Annex 9 to the Convention (Facilitation) may affect the exercise of rights under this Agreement;

- (j) 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;
- (k) 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; and
- (l) 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 consider, as appropriate, the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for additional third countries to accede to this Agreement.'

Article 6

Further Expansion of Opportunities

Article 21 shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

'Article 21

Further Expansion of Opportunities

1. The Parties commit to the shared goal of continuing to remove market access barriers in order to maximise benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic, including enhancing the access of their airlines to global capital markets, so as better to 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 up their own air services markets.

2. Pursuant to the shared goal in paragraph 1, and in fulfilling its responsibilities pursuant to Article 18 to oversee implementation of this Agreement, the Joint Committee shall review annually developments, including towards the legislative changes referred to in this Article. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in this regard including appropriate recommendations to the Parties. The European Union and its Member States shall allow majority ownership and effective control of their airlines by the United States or its nationals, on the basis of reciprocity, upon confirmation by the Joint Committee that the laws and regulations of the United States permit majority ownership and effective control of its airlines by the Member States or their nationals.

3. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of each Party permit majority ownership and effective control of its airlines by the other Party or its nationals:

- (a) Section 3 of Annex 1 to the Agreement shall cease to have effect;
- (b) airlines of the United States shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the European Union and its Member States and five countries, without serving a point in the territory of the United States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and
- (c) the text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement ("Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by the United States or its nationals.

4. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of the European Union and its Member States with regard to the imposition of noise-based operating restrictions at airports having more than 50 000 annual movements of civil subsonic jet aeroplanes provide that the European Commission has the authority to review the process prior to the imposition of such measures, and, where it is not satisfied that the appropriate procedures have been followed in accordance with applicable obligations, to take in that case, prior to their imposition, appropriate legal action regarding the measures in question:

- (a) airlines of the European Union shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the United States and five additional countries, without serving a point in the territory of the European Union and its Member States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and

(b) the text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement ("Ownership and Control of Third-Country Airlines") shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by Member States or their nationals.

5. Following written confirmation by the Joint Committee that a Party has met the conditions of paragraphs 3 and 4 that are applicable to that Party, that Party may request high-level consultations regarding the implementation of this Article. Such consultations shall commence within 60 days of the date of delivery of the request, unless otherwise agreed by the Parties. The Parties shall make every effort to resolve the matters referred to consultation. If the Party requesting consultations is dissatisfied with the outcome of the consultations, that Party may give notice in writing through diplomatic channels of its decision that no airline of the other Party shall operate additional frequencies or enter new markets under this Agreement. Any such decision shall take effect 60 days from the date of notification. Within that period, the other Party may decide that no airline of the first Party shall operate additional frequencies or enter new markets under the Agreement. Such a decision shall take effect on the same day as the decision by the first Party. Any such decision by a Party may be lifted by agreement of the Parties, which shall be confirmed in writing by the Joint Committee.'

Article 7

US Government Procured Transportation

Annex 3 to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

'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 outside the United States, to the extent such transportation is authorised under subparagraph 1(c) of Article 3, except – with respect to passengers who are

eligible to travel on city-pair contract fares – between points for which there is a city-pair contract fare in effect; or

- (b) between any two points outside the United States.

This Annex shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department.'

Article 8

Annexes

The text of the Attachment to this Protocol shall be appended to the Agreement as Annex 6.

Article 9

Provisional Application

1. Pending its entry into force, the Parties agree to provisionally apply this Protocol, to the extent permitted under applicable domestic law, from the date of signature.

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 Protocol. In that event, application of this Protocol 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 notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the event that provisional application of the Agreement ceases pursuant to paragraph 2 of Article 25 of the Agreement, provisional application of this Protocol shall cease simultaneously.

Article 10

Entry into Force

This Protocol shall enter into force on the later of:

1. the date of entry into force of the Agreement; and
2. one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

For purposes of this exchange of diplomatic notes, diplomatic notes to or from the European Union and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Union. The diplomatic note or notes from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

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

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

Attachment to the Protocol

ANNEX 6

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. Neither Party shall exercise 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 effective control of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both, provided that the third country in question has established a record of cooperation in air services relations with both Parties.
4. The Joint Committee shall maintain an inventory of third countries that are considered by both Parties to have established a record of cooperation in air services relations.

Joint Declaration

Representatives of the United States and of the European Union and its Member States confirmed that the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, initialled in Brussels on 25 March 2010, is to be authenticated in other languages, as provided either by Exchange of Letters, before signature of the Protocol, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Protocol.

This Joint Declaration is an integral part of the Protocol.

For the United States:

John BYERLY (signed)
25 March 2010

For the European Union and its Member
States:

Daniel CALLEJA (signed)
25 March 2010

MEMORANDUM OF CONSULTATIONS

1. Delegations representing the European Union and its Member States and the United States met in Brussels 23-25 March 2010 to complete negotiations of a second stage air transport agreement. Delegation lists are appended as Attachment A.
2. The delegations reached *ad referendum* agreement on, and initialled the text of, a Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States and the European Community and its Member States, signed on 25 and 30 April 2007 (the 'Protocol', appended as Attachment B). The delegations intend to submit the draft Protocol to their respective authorities for approval, with the goal of its entry into force in the near future.
3. References in this Memorandum to the Agreement and to articles, paragraphs, and annexes are to the Agreement, as it would be amended by the Protocol.
4. The EU delegation confirmed that as a consequence of the entry into force on 1 December 2009 of the Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, the European Union replaced and succeeded the European Community and that, as of that date, all the rights and obligations of, and all the references to, the European Community in the Agreement refer to the European Union.
5. The delegations affirmed that the procedures for reciprocal recognition of regulatory determinations with regard to airline fitness and citizenship in the new Article 6 *bis* are not intended to modify the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to the operation of international air transportation referred to in Article 4 of the Agreement.
6. With respect to Article 9, the delegations expressed their desire to further EU/US cooperation on aviation security, with the aim of achieving, wherever possible, maximum reliance on each other's security measures, consistent with applicable laws and regulations, to reduce unnecessary duplication of such measures.
7. The delegations noted that security cooperation is expected to include regular consultations on amendments to existing requirements, where feasible prior to their implementation; close coordination of airport assessment activities and, where possible and appropriate, air carrier inspections; and exchange of information on new security technologies and procedures.
8. With a view to fostering efficient use of the resources available, enhancing security, and promoting facilitation, the delegations noted the benefit of swift and, wherever possible, coordinated responses to new threats.
9. Both delegations noted that the provisions of the respective conventions in force between a Member State and the United States for the avoidance of double taxation on income and on capital remain unaffected by the Protocol.
10. With respect to paragraph 7 of Article 15, the EU delegation noted that the issues to be addressed by any work in this area would be expected to include, among other things, the environmental effectiveness and technical integrity of the respective measures, the need to avoid competitive distortion and carbon leakage and, where appropriate, whether and how such measures may be linked or integrated with each other. The US delegation noted that in developing recommendations, it would expect to focus, *inter alia*, on consistency with the Chicago Convention and the promotion of the objectives of the Agreement.
11. The two delegations emphasised that nothing in the Agreement affects in any way their respective legal and policy positions on various aviation-related environmental issues.
12. In recognition of shared environmental objectives, the delegations developed a Joint Statement on Environmental Cooperation appended as Attachment C to this Memorandum of Consultations.

13. The EU delegation restated the EU's intention to continue to work through the United Nations Framework Convention on Climate Change to establish global emissions reduction targets for international aviation.
14. The US and EU delegations restated the US and EU intentions to work through the International Civil Aviation Organization (ICAO) to address greenhouse gas emissions from international aviation. Both delegations also noted the contributions from industry in support of this process.
15. Both delegations noted that the references to the balanced approach in paragraph 4 of Article 15 refer to Resolution A35-5 unanimously adopted at the 35th ICAO Assembly. The delegations emphasised that all aspects of the balanced approach principle established in that Resolution are relevant and important, including the recognition that 'States have relevant legal obligations, existing agreements, current laws and established policies which may influence their implementation of the ICAO balanced approach'.
16. Both delegations underscored their support for applying ICAO's 'Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise', which is currently published in ICAO Document 9829 (2nd edition).
17. With regard to paragraph 5(a) of Article 15, the EU delegation noted that 'interested parties' is defined in Article 2(f) of Directive 2002/30/EC to mean 'natural or legal persons affected or likely to be affected by, or having a legitimate interest in the introduction of, noise reduction measures, including operating restrictions'. The EU delegation also noted that, pursuant to Article 10 of that Directive, Member States must ensure that, for the application of Articles 5 and 6 of that Directive, procedures for consultation of interested parties are established in accordance with applicable national law.
18. Recognising the challenges related to the increasing cross-border mobility of workers and structure of companies, the EU delegation noted that the European Commission is closely monitoring the situation and is considering further initiatives in order to improve implementation, application, and enforcement in this area. The EU delegation also referred to the work being undertaken by the European Commission on transnational company agreements and stated its willingness to inform the Joint Committee about these and other related initiatives, as appropriate.
19. The US delegation noted that, in the United States, the principle that allows for selection of a single representative for a defined class or craft of employees at an airline has helped promote rights for both airline flight and ground workers to organise themselves and to negotiate and enforce collective bargaining agreements.
20. Both delegations noted that, in the event that a Party would take measures contrary to the Agreement, including Article 21, the other Party may avail itself of any appropriate and proportional measures in accordance with international law, including the Agreement.
21. In relation to paragraph 4 of Article 21, the EU delegation noted that the review referred to in that paragraph will be exercised by the European Commission *ex officio* or *ex parte*.
22. The delegations noted that the traffic rights referred to in paragraph 4(a) of Article 21 would be in addition to those granted to the European Union and its Member States in Article 3 of the Agreement.
23. The delegations expressed their satisfaction with the cooperation between the US Department of Transportation and the European Commission, as provided for in the Agreement, with the shared objective of improving each other's understanding of the laws, procedures and practices of each other's competition regimes and the impact that developments in the air transportation industry have had, or are likely to have, on competition in the sector.
24. The delegations affirmed the commitment of the respective competition authorities to dialogue and cooperation and to the principle of transparency, consistent with legal requirements, including the protection of confidential commercial information. The delegations further affirmed the willingness of the respective competition authorities to provide guidance on procedural requirements, where appropriate.

25. The delegations noted that any communication to the Joint Committee or elsewhere relating to the cooperation under Annex 2 must respect the rules governing disclosure of confidential or market-sensitive information.
26. For the purposes of paragraph 4 of Annex 6, the delegations expressed their expectation that the Joint Committee will develop, within one year of signature of the Protocol, appropriate criteria for determining whether countries have established a record of cooperation in air services relations.
27. The delegations welcomed the participation of representatives of Iceland and Norway as observers on the EU delegation and noted that work will continue in the Joint Committee to develop a proposal regarding conditions and procedures for Iceland and Norway to accede to the Agreement, as amended by the Protocol.
28. Both delegations expressed their expectation that their respective aeronautical authorities would permit operations consistent with the terms of the Agreement, as amended by the Protocol, on the basis of comity and reciprocity, or on an administrative basis, from the date of signature of the Protocol.

*For the Delegation of the
European Union and its Member States*

Daniel CALLEJA

*For the Delegation of the
United States of America*

John BYERLY

Attachment C

Joint Statement on Environmental Cooperation

The delegations of the United States and the European Union and its Member States reaffirmed the critical importance of addressing the environmental impacts of international aviation. They expressed their shared commitment to the environmental objectives established at the 35th Assembly of the International Civil Aviation Organization (ICAO), namely to strive to:

- (a) limit or reduce the number of people affected by significant aircraft noise;
- (b) limit or reduce the impact of aviation emissions on local air quality; and
- (c) limit or reduce the impact of aviation greenhouse gas emissions on the global climate.

The delegations acknowledged the outcome of the 15th Conference of the Parties of the United Nations Framework Convention on Climate Change and the Copenhagen Accord, including the shared recognition of the scientific view that the increase in global temperature should be below two degrees Celsius.

The delegations confirmed the Parties' strong desire and willingness to work together to build upon the progress achieved by the ICAO High Level Meeting on International Aviation and Climate Change by seeking to join with international partners in a collective effort at ICAO to establish a more ambitious program of action, including robust goals, a framework for market-based measures, and considerations for the special needs of developing countries.

Both sides noted their commitment to cooperate within the ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) to ensure the timely and effective delivery of its work programme, including adoption of a global aircraft CO₂ standard and other measures on climate change, noise, and air quality.

The delegations emphasised the importance of reducing the environmental impacts of aviation through:

- continuing cooperation on the NextGen and SESAR air traffic management modernisation programmes, including the Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions (AIRE),
- fostering and accelerating, as appropriate, the development and implementation of new aircraft technologies and sustainable alternative fuels, including through the Clean Sky Joint Technology Initiative, the Continuous Low Energy, Emissions and Noise (CLEEN) Program, the Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative (CAAFI), and the Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation (SWAFEA) initiative, and
- collaborating with the scientific community through, for example, the CAEP Impacts and Science Group to better understand and quantify the effects of aviation on the environment, such as health and non-CO₂ climate impacts.

Po zaznajomieniu się z powyższym protokołem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- został on uznany za słuszny zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
- jest przyjęty, ratyfikowany i potwierdzony,
- będzie niezmiennie zachowywany.

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

Dano w Warszawie dnia 31 lipca 2013 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*