

Bruksela, 10 lipca 2019 r.
(OR. en)

11100/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0125(NLE)

AVIATION 158
USA 65
RELEX 711

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Dotyczy:	Protokół konsultacji załączony do umowy w sprawie ograniczeń czasowych dotyczących ustaleń w zakresie leasingu statków powietrznych z załogą

Protokół konsultacji

1. W dniu 8 marca 2019 r. delegacje Stanów Zjednoczonych (USA), Unii Europejskiej (UE), Islandii i Norwegii osiągnęły porozumienie *ad referendum* co do tekstu umowy w sprawie ograniczeń czasowych dotyczących ustaleń w zakresie leasingu statków powietrznych z załogą (zwanej dalej „umową”, załączoną jako załącznik A), który zamierzają przedłożyć do zatwierdzenia ich odpowiednim organom. Wykaz członków delegacji znajduje się w załączniku B.
2. Delegacja USA i delegacja UE wyraziły opinię, że zamiarem autorów Umowy w sprawie transportu lotniczego między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisanej w dniach 25 i 30 kwietnia 2007 r., zmienionej Protokołem zmieniającym Umowę o transporcie lotniczym między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, podpisanym w dniu 24 czerwca 2010 r. (zwanej dalej „ATA USA-UE”), było promowanie elastyczności umów operacyjnych między przedsiębiorstwami lotniczymi zgodnie z art. 10 ust. 9. Delegacja USA, delegacja UE, delegacja Islandii oraz delegacja Norwegii również wyraziły opinię, że zamiarem autorów Umowy w sprawie transportu lotniczego między Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, Islandią i Królestwem Norwegii (zwanej dalej „czterostronną ATA”), która stanowi o stosowaniu postanowień ATA USA-UE do Islandii i Norwegii, było promowanie takiej samej elastyczności.
3. Delegacja USA zgłosiła obawy, że stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 utrudni przedsiębiorstwom lotniczym ze Stanów Zjednoczonych prowadzącym działalność na podstawie ATA USA-UE korzystanie z praw handlowych, w tym zgodnie z czterostronną ATA, oraz stwierdziła że od 2014 r. współpracuje w ramach wspólnego komitetu nad zapewnieniem przedsiębiorstwom lotniczym, które chcą korzystać z rynków leasingu komercyjnego zgodnie z art. 10 ust. 9, tej możliwości. Delegacja USA przypomniała o istotnych staraniach podjętych przez Departament Transportu Stanów Zjednoczonych, aby stworzyć nowe możliwości rynkowe w zakresie leasingu statków powietrznych z załogą, czego ukoronowaniem była formalna publikacja zmienionych wytycznych w rejestrze federalnym (tom 73, numer 41) w lutym 2008 r. . Delegacja USA oświadczyła ponadto, że jej decyzja o rozpoczęciu negocjacji w sprawie umowy, o przygotowaniu projektu umowy oraz o przedłożeniu tekstu umowy do zatwierdzenia nie wpływa na jej stanowisko w sprawie wyżej wymienionego rozporządzenia.

4. W odpowiedzi delegacja UE, delegacja Islandii i delegacja Norwegii oświadczyły, że nie dzielają obaw delegacji USA dotyczących stosowania rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i uważają, że nałożenie przez Stany Zjednoczone ograniczeń czasowych na leasing z załogą między europejskimi przedsiębiorstwami lotniczymi określonymi w art. 1 ust. 1 umowy, utrudniłoby europejskim przedsiębiorstwom lotniczym korzystanie z praw handlowych wynikających z ATA UE-USA, w tym z czterostronnej ATA. Delegacje te oświadczyły ponadto, że ich decyzja o rozpoczęciu negocjacji w sprawie umowy, o przygotowaniu projektu umowy oraz o przedłożeniu tekstu umowy do zatwierdzenia nie wpływa na ich stanowisko w sprawie wyżej wymienionego rozporządzenia ani stosowanej przez USA praktyki.
5. Delegacja UE, delegacja Islandii i delegacja Norwegii podkreśliły, że umowa ta nie stanowi precedensu w odniesieniu do negocjacji w sprawie jakiegokolwiek równoważnej umowy między UE, Islandią lub Norwegią i wszelkimi innymi państwami, szczególnie w świetle wszechstronnych stosunków w dziedzinie lotnictwa między stronami umowy.
6. W odpowiedzi na pytanie delegacji USA dotyczące stosowania rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i umowy przez Islandię i Norwegię, delegacja Islandii i delegacja Norwegii potwierdziły, że Islandia i Norwegia stosują rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 przez włączenie go do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (Porozumienia EOG). Delegacja Islandii i delegacja Norwegii zwróciły ponadto uwagę, że na mocy międzynarodowego prawa publicznego umowa będzie dla Islandii i Norwegii wiążąca.
7. Delegacja UE zauważyła, że zgodnie z prawem UE, a w szczególności z art. 216 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), umowa, która będzie stanowić część prawa UE, będzie wiążąca dla państw członkowskich, chociaż zgodnie z prawem międzynarodowym nie są one stronami tej umowy; w związku z tym, na mocy prawa UE, zapobiegnie to naruszaniu umowy przez państwa członkowskie, na przykład polegającemu na nałożeniu na leasing z załogą ograniczeń czasowych, które byłyby niezgodne z umową.
8. Delegacja UE zauważyła ponadto, że zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE UE ma wyłączne kompetencje do zawarcia umowy, a państwa członkowskie ich nie mają.

9. W związku z tym delegacja UE odnotowała, że jeżeli jedno z państw członkowskich naruszyłoby umowę, na przykład nakładając niezgodne z nią ograniczenia czasowe na leasing z załogą, i tym samym – jako że umowa stanowi część prawa UE – nie wypełniłoby zobowiązania wynikającego z prawa UE, Komisja Europejska, będąc instytucją UE odpowiedzialną na mocy TFUE za egzekwowanie prawa UE, mogłaby wnieść skargę przeciwko takiemu państwu członkowskiemu do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej na mocy art. 258 TFUE. Delegacja UE zauważyła ponadto, że jeżeli państwo członkowskie naruszyłoby postanowienia umowy, UE byłaby odpowiedzialna na mocy umowy za takie naruszenie i podlegałaby procedurom, o których mowa w art. 3 i 5.
10. W tym kontekście oraz w odpowiedzi na pytanie delegacji USA delegacja UE potwierdziła, że na mocy prawa UE, a w szczególności na mocy Porozumienia EOG, Komisja Europejska nie ma uprawnień, aby zapewnić stosowanie umowy przez Islandię i Norwegię. Ewentualne naruszenie umowy przez Islandię lub Norwegię byłoby objęte procedurami, o których mowa w art. 3 i 5. Delegacja Islandii i delegacja Norwegii potwierdziły te oświadczenia.
11. Delegacja USA zauważyła, że zgodnie z art. 7 ust. 2 umowy Stany Zjednoczone mają stosować ją tymczasowo.
12. W odpowiedzi na pytanie delegacji USA dotyczące tymczasowego stosowania umowy i zdolności UE do zapewnienia tego stosowania przez państwa członkowskie delegacja UE zauważyła przede wszystkim, że zgodnie z art. 218 ust. 5 TFUE decyzję upoważniającą do podpisania umowy i do tymczasowego stosowania umowy – zgodnie z jej art. 7 ust. 2 – przyjmuje Rada UE na wniosek Komisji Europejskiej oraz że taka decyzja wiąże w całości zgodnie z art. 288 TFUE. Delegacja UE stwierdziła również, że zgodnie z art. 216 ust. 2 TFUE umowa, w tym postanowienia dotyczące tymczasowego stosowania zawarte w jej art. 7 ust. 2, będzie wiążąca dla państw członkowskich jako element prawa UE, i odwołała się do procedury przewidzianej w art. 258 TFUE, służącej zapewnianiu przestrzegania przez państwa członkowskie zobowiązań wynikających z prawa UE.
13. W odpowiedzi na pytanie delegacji USA dotyczące tymczasowego stosowania umowy w odniesieniu do Islandii i Norwegii, delegacja Islandii i delegacja Norwegii potwierdziły, że umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania zgodnie z jej art. 7 ust. 2.

14. W odpowiedzi na pytanie delegacji UE delegacja USA przedstawiła informacje na temat amerykańskiego systemu długoterminowych umów licencyjnych w zakresie leasingu z załogą. Przedsiębiorstwa lotnicze ubiegające się o taką możliwość są zobowiązane do przestrzegania wymogów określonych w części 212 tytułu 14 kodeksu przepisów federalnych Stanów Zjednoczonych (14 C.F.R. część 212). W przepisach tych określono, że długoterminowy leasing z załogą oznacza leasing, który a) obejmuje ponad 60 dni, albo b) jest częścią serii takich leasingów, które łącznie obejmują umowy na ponad 60 dni. Delegacja USA zauważyła, że Departament Transportu Stanów Zjednoczonych wydaje zezwolenia na operacje obejmujące usługi leasingu z załogą, jeżeli spełniono wszystkie wymogi, i ustala, czy zezwolenie takie jest w interesie publicznym. Warunki uznania zezwolenia za będące w interesie publicznym określono w 14 CFR 212.11(b) i omówiono w wytycznych regulacyjnych z dnia 15 lutego 2008 r. (73 Fed. Reg. 10986). W związku z tym delegacja USA potwierdziła oświadczenia dotyczące stosowania metody analizy interesu publicznego, o której mowa w pkt 27, 28, 29 i 31 protokołu konsultacji z 2007 r., towarzyszącego ATA UE-USA.
15. Delegacja USA zauważyła, że zgodnie z długotrwałą praktyką Departament Transportu Stanów Zjednoczonych konsekwentnie zatwierdza wnioski o zezwolenia na zawarcie umów leasingu z załogą składane przez przewoźników z UE, Islandii i Norwegii. Wszystkie delegacje potwierdziły, że spodziewają się kontynuacji tej praktyki w sposób zgodny z postanowieniami umowy i ATA UE-USA, w tym zgodnie z czterostronną ATA.
16. Delegacje odnotowały, że wspólny komitet, o którym mowa w art. 18 ATA UE-USA, ma mandat do dokonywania przeglądu wdrażania ATA UE-USA, w tym czterostronnej ATA, oraz że jego członkami są przedstawiciele stron czterostronnej ATA, w tym podmioty niebędące stronami obecnej umowy. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że wszystkie strony obecnej umowy są członkami wspólnego komitetu oraz że państwa członkowskie UE są związane umową na mocy prawa UE, choć nie są stronami umowy, delegacje wyraziły oczekiwanie, że wszelkie konsultacje na podstawie art. 3 umowy lub jej przeglądy na podstawie art. 4 będą się odbywać w ramach regularnych lub specjalnych posiedzeń wspólnego komitetu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ATA UE-USA. Delegacje wyraziły nadzieję, że w przypadku wszelkich takich konsultacji charakter tego forum pomoże stronom umowy osiągnąć porozumienie.

17. Delegacje zwróciły również uwagę, że umowa nie ma wpływu na mandat wspólnego komitetu w zakresie rozwiązywania problemów dotyczących umów leasingu z załogą na podstawie art. 10 ust. 9 ATA UE-USA, w tym na podstawie czterostronnej ATA.
18. Delegacja USA i delegacja UE uznały system językowy UE. W tym kontekście delegacja UE przypomniała, że zgodnie z prawem UE jest zobowiązana do sporządzenia umowy w językach bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim. Delegacja UE zajęła stanowisko, zgodnie z którym te dodatkowe wersje językowe należy uznać za autentyczne przy zastosowaniu procedury przewidzianej we wspólnej deklaracji (załączonej jako załącznik C), tak aby wszystkie wersje językowe były równorzędne. Delegacje Islandii i Norwegii zajęły stanowisko, że wersję islandzką i wersję norweską również należy uznać za autentyczne. Delegacja USA przyjęła do wiadomości stanowisko delegacji UE, Islandii i Norwegii oraz – zauważając, że według umowy nie jest konieczne uznanie innych wersji językowych za autentyczne – potwierdziła swoje zobowiązanie do konstruktywnej współpracy z delegacjami UE, Islandii i Norwegii przy rozpatrywaniu wniosków o uznanie autentyczności dodatkowych wersji językowych umowy w drodze procedury przewidzianej we wspólnej deklaracji.

W imieniu delegacji

Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Terri L. Robl

W imieniu delegacji

Unii Europejskiej:

Carlos Bermejo Acosta

W imieniu delegacji

Królestwa Norwegii:

Una Særún Jóhannsdóttir

W imieniu delegacji Islandii:

Øyvind Thorstein Ek