

Bruksela, 6 czerwca 2019 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0125(NLE)

9901/19
ADD 2

AVIATION 116
RELEX 579
USA 39

WNIOSEK

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 5 czerwca 2019 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2019) 256 final - ANNEX 2

Dotyczy: ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego decyzji Rady dotyczącej podpisania
w imieniu Unii Europejskiej i tymczasowego stosowania Umowy w sprawie
ograniczeń czasowych dotyczących ustaleń w zakresie leasingu statków
powietrznych z załogą między Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Unią
Europejską, Islandią i Królestwem Norwegii

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 256 final - ANNEX 2.

Zał.: COM(2019) 256 final - ANNEX 2



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.6.2019 r.
COM(2019) 256 final

ANNEX 2

ZAŁĄCZNIK

do wniosku dotyczącego decyzji Rady

**dotyczącej podpisania w imieniu Unii Europejskiej i tymczasowego stosowania Umowy
w sprawie ograniczeń czasowych dotyczących ustaleń w zakresie leasingu statków
powietrznych z załogą między Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Unią Europejską,
Islandią i Królestwem Norwegii**

Protokół konsultacji

1. W dniu 8 marca 2019 r. delegacje Stanów Zjednoczonych (USA), Unii Europejskiej (UE), Islandii i Norwegii uzgodniły *ad referendum* tekst umowy w sprawie ograniczeń czasowych dotyczących ustaleń w zakresie leasingu z załogą statków powietrznych (zwanej dalej „umową”, załączoną jako załącznik A), który zamierzają przedłożyć do zatwierdzenia właściwym organom. Wykaz członków delegacji znajduje się w załączniku B.
2. Delegacja Stanów Zjednoczonych 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. (zwanym dalej „ATA USA-UE”), było promowanie elastyczności umów operacyjnych między przedsiębiorstwami lotniczymi zgodnie z art. 10 ust. 9. Delegacja Stanów Zjednoczonych, delegacja UE, delegacja Islandii oraz delegacja Norwegii wyraziły również opinię, że zamiarem autorów Umowy w sprawie transportu lotniczego między Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, Islandią i Królestwem Norwegii (dalej „czwarta część ATA”), która stanowi o stosowaniu przepisów ATA USA-UE do Islandii i Norwegii, było promowanie podobnej elastyczności.
3. Delegacja USA wyraziła obawy, że stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 utrudni liniom lotniczym ze Stanów Zjednoczonych prowadzącym działalność na podstawie ATA USA-UE korzystanie z praw handlowych, w tym praw wynikających z czwartej części ATA, oraz stwierdziła że od 2014 r. współpracuje ze Wspólnym Komitetem nad zapewnieniem liniom lotniczym, które chcą korzystać z komercyjnych rynków leasingu, dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 9. Delegacja USA przypomniała o znacznych wysiłkach podejmowanych przez Departament

Transportu Stanów Zjednoczonych, aby tworzyć nowe możliwości rynkowe w zakresie leasingu statków powietrznych z załogą, których ukoronowaniem była formalna publikacja w lutym 2008 r. w rejestrze federalnym, tom 73, numer 41 zmienionych wytycznych. Delegacja Stanów Zjednoczonych oświadczyła ponadto, że jej decyzja o rozpoczęciu negocjacji, 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 podzielają obaw delegacji Stanów Zjednoczonych dotyczących stosowania rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i uważają, że wprowadzenie przez Stany Zjednoczone ograniczenia czasu stosowania umów leasingu z załogą między europejskimi przedsiębiorstwami lotniczymi, ustanowione w art. 1 ust. 1 umowy, utrudniłyby europejskim liniom lotniczym korzystanie z praw handlowych wynikających z ATA UE-USA, w tym z czwartej części ATA. Delegacje te oświadczyły ponadto, że ich decyzja o rozpoczęciu negocjacji, 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 unijna, delegacja norweska i delegacja islandzka wyraziły stanowisko, że umowa ta nie stanowi precedensu do negocjacji w sprawie równoważnej umowy między UE, Islandią, lub Norwegią, a innymi państwami, szczególnie w świetle wszechstronnych stosunków w dziedzinie lotnictwa między stronami niniejszej umowy.
6. W odpowiedzi na pytanie delegacji Stanów Zjednoczonych dotyczące stosowania rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 i niniejszego porozumienia 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 (Porozumienie EOG). Delegacja Islandii i delegacja

Norwegii zwróciły ponadto uwagę, że na mocy międzynarodowego prawa publicznego porozumienie to będzie dla Islandii i Norwegii wiążące.

7. Delegacja UE zauważyła, że zgodnie z prawem UE, a w szczególności z art. 216 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), porozumienie, które będzie stanowić część prawa UE, będzie wiążące dla państw członkowskich, chociaż zgodnie z prawem międzynarodowym nie są one stronami umowy; w związku z tym na mocy prawa UE zapobiegnie to naruszaniu przez państwa członkowskie umowy, na przykład przez nałożenie na leasing z załogą ograniczeń czasowych, które byłyby z nią niezgodne.
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 zauważyła, że jeżeli państwo członkowskie naruszyłoby umowę, na przykład nakładając niezgodne z nią ograniczenia czasowe na umowy leasingu z załogą, 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 sprawę 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, na mocy umowy UE byłoby odpowiedzialne za takie naruszenie i podlegałoby procedurom, o których mowa w art. 3 i 5.
10. W tym kontekście oraz w odpowiedzi na pytanie delegacji Stanów Zjednoczonych delegacja UE potwierdziła, że na mocy prawa UE, a w szczególności w ramach 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 Stanów Zjednoczonych zauważyła, że zgodnie z art. 7 ust. 2 umowy Stany Zjednoczone mają stosować ją tymczasowo.
12. W odpowiedzi na pytanie delegacji Stanów Zjednoczonych dotyczące tymczasowego stosowania umowy i zdolności prawnej 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 oraz decyzję o jej tymczasowym stosowaniu przyjmuje Rada UE, na wniosek Komisji Europejskiej oraz, że zgodnie z art. 7 ust. 2 umowy, taka decyzja wiąże w całości zgodnie z art. 288 TFUE. Stwierdzono również, że zgodnie z art. 216 ust. 2 TFUE umowa, w tym przepisy dotyczące tymczasowego stosowania zawarte w jej art. 7 ust. 2, będzie wiążąca dla państw członkowskich jako prawo UE i odwołano się do procedury przewidzianej w art. 258 TFUE, służącej zapewnieniu przestrzegania przez państwa członkowskie zobowiązań wynikających z prawa UE.
13. W odpowiedzi na pytanie delegacji Stanów Zjednoczonych 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 Stanów

Zjednoczonych zauważyła, że Departament Transportu Stanów Zjednoczonych wydaje zezwolenia na operacje obejmujące usługi leasingu z załogą, jeżeli spełniono wszystkie wymogi i stwierdziła, że zezwolenie takie leży w interesie publicznym. Warunki uznania usług za leżące w interesie publicznym określono w 14 CFR 212.11(b) i omówiono w wytycznych 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 Stanów Zjednoczonych zauważyła, że zgodnie z długotrwałą praktyką Departament Transportu Stanów Zjednoczonych konsekwentnie zatwierdza wnioski o zezwolenia na zawarcie umów dotyczących leasingu z załogą składane przez przewoźników z UE, Islandii i Norwegii. Wszystkie delegacje potwierdziły, że spodziewają się kontynuacji tej praktyki w sposób zgodny z umową i z ATA UE-USA, w tym zgodnie z postanowieniami czwartej części ATA.
16. Delegacje odnotowały, że wspólny komitet, o którym mowa w art. 18 ATA UE-USA, ma uprawnienia do dokonania przeglądu wdrażania ATA UE-USA, w tym wdrażania czwartej części ATA, oraz że jego członkami są strony czwartej części ATA, łącznie z państwami niebędącymi stronami obowiązującej 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 w sprawie leasingu z załogą na podstawie art. 10 ust. 9 ATA UE-USA, w tym również w odniesieniu do czwartej części ATA.

18. Delegacja Stanów Zjednoczonych 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 islandzka i norweska zajęły stanowisko, że wersje językowe islandzką i norweską również należy uznać za autentyczne. Delegacja Stanów Zjednoczonych przyjęła do wiadomości stanowisko delegacji UE, Islandii i Norwegii oraz, zauważając, że umowa nie wymaga uznania za autentyczne innych wersji językowych, potwierdziła swoje zobowiązanie do konstruktywnej współpracy z delegacjami unijną, islandzką i norweską 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
Islandii:

W imieniu delegacji
Królestwa Norwegii:

Una Særún Jóhannsdóttir

Øyvind Thorstein Ek