

TŁUMACZENIE

ZMIANA 1

do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską

ZWAŻYWSZY, ŻE Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska pragną zmienić Porozumienie o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską podpisane w Budapeszcie w dniu 3 marca 2011 r. (zwane dalej „Porozumieniem z 2011 r.”),

NINIEJSZYM Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska uzgadniają w związku z tym, co następuje:

Artykuł I

Uchyła się w całości Porozumienie z 2011 r. w tym wszystkie załączniki i dodatki do Porozumienia z 2011 r. i zastępuje się ją addendum do niniejszej umowy, które zawiera Porozumienie o współpracy NAT-I-9406A, załącznik 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A, dodatki 1, 2 i 3 do załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A oraz uzupełnienia 1, 2, 3, 4 i 5 do dodatku 1 do załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A.

*Artykuł II***Wejście w życie oraz wypowiedzenie**

- A. Niniejszą umowę, włącznie z addendum do niej, stosuje się tymczasowo, począwszy od dnia jej podpisania, w oczekiwaniu na jej wejście w życie.
- B. Niniejsza umowa, włącznie z addendum do niej, wchodzi w życie, gdy Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska powiadomią się wzajemnie na piśmie o zakończeniu odpowiednich wewnętrznych procedur warunkujących wejście w życie umowy, i pozostaje ona w mocy do czasu jej rozwiązania.
- C. Każda ze Stron może w dowolnym czasie wypowiedzieć niniejszą umowę, włącznie z addendum do niej, powiadamiając o tym drugą Stronę na piśmie, z zachowaniem sześćdziesięciodniowego (60-dniowego) okresu wypowiedzenia. Wypowiedzenie niniejszej umowy powoduje wypowiedzenie addendum do niej, włącznie z wszystkimi załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami przyjętymi przez Strony na podstawie Porozumienia o współpracy.

*Artykuł III***Upoważnienie**

Stany Zjednoczone i Unia Europejska zgadzają się z postanowieniami niniejszej umowy, co potwierdzają podpisami swoich należycie upoważnionych przedstawicieli.

Sporządzono w Brukseli dnia trzynastego grudnia dwa tysiące siedemnastego roku, w dwóch egzemplarzach, w języku angielskim.

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki

ADDENDUM DO ZMIANY 1**dotyczącej Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY NAT-I-9406A****między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską na rzecz modernizacji zarządzania ruchem lotniczym, badań i rozwoju w lotnictwie cywilnym oraz globalnej interoperacyjności**

ZWAŻYWSZY, ŻE wspólnym celem Stanów Zjednoczonych Ameryki i Unii Europejskiej jest propagowanie i rozwijanie współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego; oraz

ZWAŻYWSZY, ŻE taka współpraca sprzyjać będzie rozwojowi, bezpieczeństwu i efektywności lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych Ameryki i w Unii Europejskiej;

NINIEJSZYM Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska (zwane dalej łącznie „Stronami” oraz indywidualnie „Stroną”) postanawiają w związku z tym realizować wspólne programy zgodnie z następującymi warunkami:

Artykuł I**Cel**

A. W niniejszym Porozumieniu o współpracy (zwanym dalej „Porozumieniem”) oraz w załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach do niego ustanawia się warunki wzajemnej współpracy w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz na wszystkich etapach modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Modernizacja ATM obejmuje działania w zakresie badań, rozwoju, zatwierdzania i wprowadzania, mające na celu zapewnienie globalnej interoperacyjności. W tym celu Strony mogą zapewniać personel, zasoby oraz powiązane usługi na potrzeby współpracy w zakresie określonym w niniejszym Porozumieniu oraz w załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach do niego. Wszystkie działania podejmowane zgodnie z niniejszym Porozumieniem oraz wszystkimi załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami do niego są uzależnione od dostępności przyznanego środków finansowych i innych zasobów niezbędnych do wspomnianych celów.

B. Cele niniejszego Porozumienia można osiągnąć dzięki współpracy w każdym z następujących obszarów:

- 1) wymiana informacji dotyczących programów i projektów, wyników badań lub publikacji;
- 2) przeprowadzanie wspólnych analiz;
- 3) koordynacja programów i projektów w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania w dziedzinie lotnictwa cywilnego, koordynacja działań w zakresie modernizacji ATM oraz odpowiednia realizacja tych przedsięwzięć przez Strony dzięki wspólnym staraniom;
- 4) wymiana pracowników naukowych i technicznych;
- 5) wymiana specjalistycznego sprzętu, oprogramowania i systemów przeznaczonych do prac badawczych oraz analiz kompatybilności;
- 6) wspólna organizacja sympozjów lub konferencji; oraz
- 7) wzajemne konsultacje mające na celu ustalenie wspólnego trybu działania w odpowiednich organach międzynarodowych.

C. Z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz polityk, z ewentualnymi ich późniejszymi zmianami, Strony wspierają, w najwyższym wykonalnym stopniu, zaangażowanie uczestników w działania objęte współpracą na podstawie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego w celu zapewnienia porównywalnych możliwości udziału w swoich odpowiednich działaniach. Strony angażują uczestników w działania objęte współpracą, które prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z następującymi zasadami:

- 1) wzajemne korzyści;
- 2) porównywalne możliwości angażowania się w działania objęte współpracą;

- 3) sprawiedliwe i uczciwe traktowanie;
- 4) terminowa wymiana informacji mogących wywierać wpływ na działania objęte współpracą; oraz
- 5) przejrzystość.

D. Takie działania objęte współpracą prowadzi się zgodnie ze szczegółowymi załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami określonymi w art. II.

Artykuł II

Wprowadzanie w życie

A. Niniejsze Porozumienie wprowadza się w życie poprzez szczegółowe załączniki, dodatki i uzupełnienia do niniejszego Porozumienia. W tychże załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach, które stanowią integralną część niniejszego Porozumienia, opisuje się, w zależności od przypadku, charakter i czas trwania współpracy w określonym obszarze lub celu, sposób postępowania z własnością intelektualną, odpowiedzialność, finansowanie, alokację kosztów oraz wszelkie pozostałe odpowiednie kwestie. O ile nie przewidziano inaczej w niniejszym Porozumieniu lub w załączniku do niego, w przypadku sprzeczności między postanowieniem załącznika, dodatku lub uzupełnienia a postanowieniem niniejszego Porozumienia postanowienie Porozumienia ma pierwszeństwo.

B. Koordynacja działań objętych współpracą i administrowanie nimi na podstawie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego realizowane są w imieniu rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego, a w imieniu Unii Europejskiej przez Komisję Europejską.

C. Jednostkami, które wyznaczono do koordynacji niniejszego Porozumienia i administrowania nim, do których należy kierować wszystkie zapotrzebowania na usługi w ramach niniejszego Porozumienia, są:

1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 – USA
Telefon: +1-202-267-1000
Faks: +1-202-267-7198

2. w imieniu Unii Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Aviation
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: +32-2-299-19-15

D. Podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego w zakresie szczegółowych działań określa się zgodnie z załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami do niniejszego Porozumienia.

Artykuł III

Zarządzanie

A. Zarządzanie w odniesieniu do niniejszego Porozumienia

1. Niniejszym Strony ustanawiają procedurę zarządzania realizowaną przez przedstawicieli:

- a) Stanów Zjednoczonych Ameryki – przedstawicielem jest Dyrektor Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA); oraz
- b) Unii Europejskiej – przedstawicielem jest Dyrektor Generalny Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE);
zwanych dalej „przedstawicielami Stron”.

2. Przedstawiciele Stron nadzorują współpracę dotyczącą tematów określonych w załącznikach oraz w powiązanych dodatkach i uzupełnieniach do niniejszego Porozumienia.
3. Przedstawiciele Stron:
 - a) przyjmują załączniki oraz wszelkie zmiany w załącznikach; oraz
 - b) przyjmują wnioski dotyczące innego rodzaju zmian w niniejszym Porozumieniu.
4. Przedstawiciele Stron zajmują się, w zakresie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego:
 - a) kwestiami, które mogą wyniknąć, oraz zmianami, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego;
 - b) wspólnym podejściem do wprowadzania nowych technologii i procedur, w tym działań w zakresie badań, oceny i modernizacji ATM, oraz przechodzenia na te technologie i procedury, a także do innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania; oraz
 - c) projektami przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze Stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej Strony, w zakresie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego.
5. Przedstawiciele Stron nie są zobowiązani do odbywania regularnych posiedzeń. Posiedzenia można zwoływać w trybie doraźnym. Posiedzenia te mogą odbywać się telefonicznie, w formie wideokonferencji lub bezpośrednich spotkań. Decyzje przedstawicieli Stron są dokumentowane i podejmowane na zasadzie konsensusu.
6. Przedstawiciele Stron mogą w trybie doraźnym zapraszać ekspertów zajmujących się określoną tematyką i mogą w stosownych przypadkach powoływać techniczne grupy robocze.

B. Zarządzanie w odniesieniu do załączników

1. Każdym załącznikiem do niniejszego Porozumienia zarządza jego odpowiedni komitet wykonawczy. Każdemu komitetowi wykonawczemu współprzewodniczą przedstawiciele FAA i Komisji Europejskiej reprezentujący odpowiedni szczebel operacyjny, wyznaczeni w mającym zastosowanie załączniku.
2. W razie potrzeby Strony wyznaczają innych członków komitetu wykonawczego do reprezentowania ich zakresów odpowiedzialności.
3. Komitet wykonawczy może w trybie doraźnym zapraszać ekspertów zajmujących się określoną tematyką.
4. Komitety wykonawcze nadzorują pracę komitetów, grup roboczych i wszelkich innych grup ustanowionych na podstawie załączników, którymi zarządzają, oraz powiązanych dodatków i uzupełnień. Komitety wykonawcze opracowują i przyjmują regulaminy wewnętrzne.
5. Wszystkie decyzje komitetu wykonawczego podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez jego współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących.
6. Komitety wykonawcze mogą rozpatrywać wszelkie kwestie związane z funkcjonowaniem załączników, którymi zarządzają, oraz powiązanych dodatków i uzupełnień. Komitety wykonawcze odpowiadają w szczególności za:
 - a) nadzorowanie współpracy w dziedzinach uwzględnionych w załącznikach, którymi zarządzają, oraz w powiązanych dodatkach i uzupełnieniach; udzielanie odpowiednich wskazówek pracownikom wykonującym zadania w powyższym zakresie;
 - b) zapewnienie forum służącego omówieniu, w zakresie załączników, którymi zarządzają, oraz powiązanych dodatków i uzupełnień:
 - kwestii, które mogą wyniknąć, oraz zmian, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie załączników, dodatków i uzupełnień,
 - wspólnego podejścia do wprowadzania nowych technologii i procedur, działań w zakresie badań, oceny i modernizacji ATM oraz innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, oraz
 - projektów przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze Stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej Strony, w zakresie załącznika, którym zarządzają;

- c) zatwierdzanie i przekazywanie przedstawicielom Stron wniosków dotyczących zmian w załącznikach, którymi zarządzają;
- d) przyjmowanie dodatków do załączników, którymi zarządzają, po konsultacji z przedstawicielami Stron oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych dodatkach;
- e) przyjmowanie uzupełnień do dodatków do załączników, którymi zarządzają, oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych uzupełnieniach.

Artykuł IV

Wymiana personelu

Strony mogą przeprowadzać między sobą wymiany personelu technicznego w celu prowadzenia działań opisanych w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu do niniejszego Porozumienia. Wszystkie te wymiany odbywają się zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym Porozumieniu oraz w załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach do niego. Personel techniczny objęty wymianą między Stronami wykonuje pracę określoną w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu. Taki personel techniczny może pochodzić z organów lub od wykonawców zewnętrznych w Stanach Zjednoczonych lub w Unii Europejskiej, w zależności od wspólnych ustaleń.

Artykuł V

Ustalenia dotyczące wypożyczenia sprzętu

Jedna ze Stron („Wypożyczający”) może wypożyczyć sprzęt drugiej Stronie („Pożyczającemu”) zgodnie z załącznikiem, dodatkiem lub uzupełnieniem do niniejszego Porozumienia. Do każdego wypożyczenia sprzętu stosuje się następujące postanowienia ogólne, o ile nie określono inaczej w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu:

- A. Wypożyczający określa wartość sprzętu, który ma być przedmiotem wypożyczenia.
- B. Pożyczający przejmuje sprzęt pod opiekę i w posiadanie w placówce Wypożyczającego wskazanej przez Strony w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu. Sprzęt pozostaje pod opieką i w posiadaniu Pożyczającego do czasu jego zwrotu Wypożyczającemu zgodnie z lit. H poniżej.
- C. Pożyczający przewozi na własny koszt każdy sprzęt do placówki wskazanej przez Strony w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu.
- D. Strony współpracują w celu zapewnienia wszelkich pozwoleń, w tym pozwoleń na wywóz, wymaganych do transportu sprzętu.
- E. Pożyczający odpowiada za instalację sprzętu w placówce wskazanej przez Strony w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu. Wypożyczający, w razie potrzeby, służy pomocą Pożyczającemu w instalacji sprzętu będącego przedmiotem wypożyczenia na warunkach uzgodnionych przez Strony.
- F. W okresie wypożyczenia Pożyczający eksploatuje i utrzymuje sprzęt w odpowiednim stanie, zapewnia nieprzerwaną sprawność sprzętu oraz umożliwia Wypożyczającemu przeprowadzenie kontroli sprzętu w dowolnym rozsądnym terminie.
- G. Wypożyczający służy pomocą Pożyczającemu w zlokalizowaniu źródeł zaopatrzenia w zwykłe elementy i specjalistyczne części, do których Pożyczający nie ma łatwego dostępu.
- H. Po wygaśnięciu lub wypowiedzeniu stosownego załącznika, dodatku lub uzupełnienia albo niniejszego Porozumienia, lub gdy zakończono użytkowanie sprzętu, Pożyczający zwraca sprzęt Wypożyczającemu na koszt Pożyczającego.
- I. W przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu wypożyczonego na podstawie niniejszego Porozumienia, który to sprzęt Pożyczający przejął pod opiekę i w posiadanie, Pożyczający, według uznania Wypożyczającego, naprawia sprzęt lub wypłaca odszkodowanie Wypożyczającemu w wysokości (określonej przez Wypożyczającego zgodnie z lit. A powyżej) odpowiadającej wartości utraconego lub uszkodzonego sprzętu.
- J. Każdy sprzęt będący przedmiotem wymiany na podstawie niniejszego Porozumienia jest wykorzystywany wyłącznie do celów badań i rozwoju oraz zatwierdzania i nie może być w żadnym przypadku używany w aktywnym lotnictwie cywilnym ani do innych zastosowań operacyjnych.
- K. Każdy transfer technologii, sprzętu lub innych elementów na podstawie niniejszego Porozumienia podlega mającym zastosowanie przepisom i ustaleniom w zakresie polityki Stron.

Artykuł VI

Finansowanie

- A. O ile załącznik, dodatek lub uzupełnienie do niniejszego Porozumienia nie stanowią inaczej, każda ze Stron ponosi koszty działań prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego Porozumienia.
- B. Numer porozumienia NAT-I-9406A został nadany przez Stany Zjednoczone w celu określenia niniejszego programu współpracy i należy się na niego powoływać we wszelkiej korespondencji dotyczącej niniejszego Porozumienia.

Artykuł VII

Ujawnianie informacji

- A. Z wyjątkiem przypadków, gdy wymagają tego mające zastosowanie przepisy lub postanowienia uprzedniego pisemnego uzgodnienia pomiędzy Stronami, żadna ze Stron nie ujawnia jakichkolwiek informacji ani materiałów mających związek z zadaniami lub dotyczących programów uzgodnionych na podstawie niniejszego porozumienia oraz załączników, dodatków lub uzupełnień do niego stronom trzecim innym niż (i) wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowani w te zadania lub programy, w zakresie, w jakim są one niezbędne do realizacji tych zadań i programów, lub (ii) pozostałe organy rządowe Stron.
- B. Jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że zgodnie z jej przepisami ustawowymi i wykonawczymi stanie się konieczne – lub można racjonalnie oczekiwać, że stanie się konieczne – ujawnienie informacji w zakresie, o którym mowa w lit. A niniejszego artykułu, Strona ta informuje o tym drugą Stronę i czyni to, na ile to możliwe, niezwłocznie oraz przed ujawnieniem tychże informacji. Strony przeprowadzają następnie konsultacje w celu określenia odpowiednich metod postępowania.

Artykuł VIII

Prawa własności intelektualnej

- A. Strona przekazująca drugiej Stronie własność intelektualną (która do celów niniejszego Porozumienia obejmuje analizy, sprawozdania, bazy danych, oprogramowanie, know-how, szczególnie chronione informacje techniczne i handlowe, dane i archiwa oraz powiązane dokumenty i materiały, niezależnie od ich postaci lub nośnika, na jakim je zapisano) zgodnie z warunkami załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia zachowuje do niej takie prawa własności intelektualnej, jakie posiadała w momencie przekazania. Strona przekazująca dokument lub inny rodzaj własności intelektualnej na podstawie załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia wyraźnie oznacza dany dokument lub inny przedmiot własności intelektualnej jako poufne informacje handlowe lub jako zastrzeżony bądź stanowiący tajemnicę handlową, w zależności od przypadku.
- B. Poza przypadkami określonymi w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu do niniejszego Porozumienia Strona otrzymująca własność intelektualną od drugiej Strony na podstawie niniejszego Porozumienia:
- nie nabywa żadnych praw własnościowych do własności intelektualnej poprzez sam fakt otrzymania jej od drugiej Strony; oraz
 - nie ujawnia własności intelektualnej stronom trzecim, innym niż wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowani w program związany z załącznikiem, dodatkiem lub uzupełnieniem do niniejszego Porozumienia, bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej Strony. W razie ujawnienia wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowanemu w program Strona ujawniająca:
 - ogranicza wykorzystywanie własności intelektualnej przez wykonawcę lub podwykonawcę do celów określonych w mającym zastosowanie załączniku, dodatku lub uzupełnieniu; oraz
 - zabrania wykonawcy lub podwykonawcy dalszego ujawniania własności intelektualnej stronom trzecim, z wyjątkiem przypadku, gdy druga Strona udzieli uprzednio pisemnego pozwolenia na dalsze jej ujawnianie.
- C. Poza przypadkami określonymi w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu do niniejszego Porozumienia wszelka własność intelektualna wspólnie stworzona przez Strony zgodnie z niniejszym Porozumieniem oraz załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami do niego stanowi współwłasność obu Stron.
- Każda ze Stron ma we wszystkich krajach niewyłączne, nieodwołalne prawo do reprodukcji, przygotowania utworów zależnych, publicznego rozpowszechniania oraz do tłumaczenia takiej własności intelektualnej, pod warunkiem że taka reprodukcja, takie przygotowanie, rozpowszechnianie i tłumaczenie nie mają wpływu na ochronę praw własności intelektualnej drugiej Strony. Każda ze Stron ma prawo do weryfikacji tłumaczenia takiej własności intelektualnej przed jego publicznym rozpowszechnieniem.
 - We wszystkich publicznie rozpowszechnionych egzemplarzach publikacji naukowych i technicznych, niezastrzeżonych sprawozdań naukowych oraz książek bezpośrednio wynikających ze współpracy w ramach niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków lub uzupełnień do niego wskazuje się nazwiska autorów prac, chyba że autor wyraźnie odmówił ujawnienia nazwiska.

D. Jeżeli Strona nie zgadza się oznaczyć dokumentu lub innego rodzaju własności intelektualnej, przekazanego przez drugą Stronę na podstawie załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia, jako poufnych informacji handlowych lub jako zastrzeżonego bądź stanowiącego tajemnicę handlową, Strona niezgadzająca się na oznaczenie występuje z wnioskiem o konsultacje z drugą Stroną w celu omówienia tej kwestii. Konsultacje mogą być prowadzone w połączeniu z posiedzeniem przedstawicieli Stron, posiedzeniem odpowiedniego komitetu wykonawczego lub posiedzeniem innych komitetów, które mogą zostać ustanowione na podstawie załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia.

Artykuł IX

Immunitet i odpowiedzialność

A. W razie potrzeby Strony określają kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami podejmowanymi na podstawie niniejszego Porozumienia w stosownym załączniku, dodatku lub uzupełnieniu.

B. Strony uzgadniają, że wszystkie działania podejmowane na podstawie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego prowadzi się z należytą starannością zawodową oraz podejmuje się wszelkie racjonalne wysiłki, aby ograniczyć ewentualne ryzyko dla stron trzecich oraz spełnić wszystkie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i nadzoru.

Artykuł X

Zmiany

A. Strony mogą zmieniać niniejsze Porozumienie oraz załączniki, dodatki i uzupełnienia do niego w drodze pisemnej umowy podpisanej przez obie Strony. Załączniki, dodatki i uzupełnienia można również zmieniać w sposób określony w art. III.

B. Zmiany w niniejszym Porozumieniu lub w załącznikach, dodatkach bądź uzupełnieniach do niniejszego Porozumienia wchodzi w życie zgodnie z ich postanowieniami.

Artykuł XI

Rozstrzygnięcie sporów

Strony rozstrzygają wszelkie spory dotyczące wykładni lub stosowania niniejszego Porozumienia lub załączników, dodatków i uzupełnień do niego w drodze konsultacji między Stronami. Strony nie kierują żadnych takich sporów do międzynarodowych trybunałów ani stron trzecich celem ich rozstrzygnięcia.

Artykuł XII

Wejście w życie i wypowiedzenie załączników, dodatków i uzupełnień

A. Poszczególne załączniki, dodatki lub uzupełnienia przyjęte na podstawie art. III po wejściu w życie niniejszego Porozumienia wchodzi w życie zgodnie z zawartymi w nich postanowieniami.

B. Każda ze Stron może w dowolnym czasie wypowiedzieć załącznik, dodatek lub uzupełnienie powiadamiając o tym drugą Stronę na piśmie, z zachowaniem sześćdziesięciodniowego (60-dniowego) okresu wypowiedzenia. Każda ze Stron ma na zamknięcie swojej działalności sto dwadzieścia (120) dni od rozwiązania załącznika, dodatku lub uzupełnienia.

C. Rozwiązanie niniejszego Porozumienia nie wpływa na prawa i obowiązki Stron powstałe na mocy art. V, VII, VIII i IX. Każda ze Stron ma na zamknięcie swojej działalności sto dwadzieścia (120) dni od rozwiązania niniejszego Porozumienia.

ZAŁĄCZNIK I

DO POROZUMIENIA O WSPÓŁPRACY NAT-I-9406A MIĘDZY STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI
A UNIĄ EUROPEJSKĄ

MODERNIZACJA ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM I GLOBALNA INTEROPERACYJNOŚĆ

Artykuł I

Cel

Celem niniejszego załącznika jest wprowadzenie w życie Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków, na jakich Strony nawiązują współpracę dotyczącą ich odpowiednich działań w zakresie modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM) – NextGen i jednolitą europejską przestrzeń powietrzną – w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności swoich systemów ATM, z uwzględnieniem interesów cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Artykuł II

Zasady

W ramach prowadzonych przez Strony działań w zakresie modernizacji ATM oraz zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia Strony:

- A. w zależności od przypadku, umożliwiają podmiotom rządowym i branżowym drugiej Strony udział w pracach stosownych podmiotów doradczych oraz w inicjatywach branżowych, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz zasadami funkcjonowania tych podmiotów i inicjatyw;
- B. starają się zapewnić zainteresowanym podmiotom branżowym drugiej Strony możliwości udziału w programach prac i dostępu do informacji i wyników dotyczących równorzędnych działań w zakresie modernizacji ATM;
- C. poprzez komitet wykonawczy ustanowiony na podstawie art. IV niniejszego załącznika wspólnie określają – w dodatkach i uzupełnieniach – dziedziny umożliwiające udział w pracach podmiotów doradczych, w inicjatywach, programach i projektach każdej ze Stron; oraz
- D. poprzez komitet wykonawczy monitorują wprowadzanie w życie niniejszego załącznika i w stosownych przypadkach przyjmują nowe dodatki i uzupełnienia lub zmiany w obowiązujących dodatkach i uzupełnieniach zgodnie z art. III lit. B Porozumienia.

Artykuł III

Zakres prac

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w starania, jakie każda Strona podejmuje na rzecz modernizacji ATM, w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności poprzez wzajemną współpracę, w tym między innymi współpracę w następujących obszarach:

- zdefiniowanie systemów wysokiego szczebla, koncepcje operacyjne, zdefiniowanie architektury i podstawy techniczne,
- działania w zakresie tworzenia harmonogramów i w zakresie normalizacji,
- badania i rozwój związane z inicjatywami w zakresie ATM w ramach SESAR i NextGen,
- operacje oparte na trajektoriach,
- globalna interoperacyjność i harmonizacja, w tym wsparcie inicjatyw Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),
- zarządzanie informacjami,
- inicjatywy w zakresie łączności, nawigacji i nadzoru,
- wprowadzanie systemów i zdolności w zakresie ATM,
- harmonizacja wdrażania norm,
- wskaźniki efektywności związane z systemami ATM i inicjatywami modernizacyjnymi,
- operacyjne wskaźniki efektywności w lotnictwie,
- modelowanie i analizy ekonomiczne,
- informacje o przepływie ruchu,

- inicjatywy dotyczące bezpieczeństwa w zakresie ATM,
- integracja nowych statków powietrznych, w tym bezzałogowych systemów powietrznych (UAS), z ATM,
- cyberbezpieczeństwo związane z dziedziną ATM,
- mechanizmy zachęt,
- czynniki ludzkie,
- działania w zakresie ulepszania portów lotniczych.

B. W razie konieczności Strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, sprawozdania opisujące koncepcje użytkowe, modele, prototypy, oceny, procedury zatwierdzania oraz analizy porównawcze dotyczące aspektów technicznych i operacyjnych ATM. Do celów oceny i zatwierdzania można stosować szeroki zakres narzędzi, takich jak symulacje i testy rzeczywiste lub demonstracje.

Artykuł IV

Zarządzanie

Strony ustanawiają komitet wykonawczy (ExComm) zgodnie z art. III lit. B Porozumienia:

- A. któremu współprzewodniczą Dyrektor ds. NextGen w Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA), lub wyznaczona przez niego osoba, oraz Kierownik Działu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES) w DG MOVE Komisji Europejskiej, lub wyznaczona przez niego osoba;
- B. w skład którego wchodzi inni członkowie komitetu wyznaczeni przez Strony, w zależności od ich zakresów odpowiedzialności związanych z ATM;
- C. który zbiera się co najmniej raz w roku w celu:
 - 1. monitorowania i dokonywania przeglądu postępów będących w toku wspólnych projektów i działań, określonych w dodatkach i uzupełnieniach;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. monitorowania i zapewnienia skutecznego wprowadzenia w życie niniejszego załącznika oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań do przedstawicieli Stron, o których mowa w art. III lit. A Porozumienia;
- D. który rozpatruje wszelkie kwestie związane z wprowadzaniem w życie niniejszego załącznika oraz powiązanych dodatków i uzupełnień. Zgodnie z art. III lit. B Porozumienia ExComm odpowiada w szczególności za:
 - 1. nadzorowanie współpracy w dziedzinach uwzględnionych w niniejszym załączniku oraz w powiązanych dodatkach i uzupełnieniach; udzielanie odpowiednich wskazówek pracownikom wykonującym swoje zadania w powyższym zakresie;
 - 2. zapewnienie forum służącego omówieniu, w zakresie niniejszego załącznika oraz powiązanych dodatków i uzupełnień:
 - kwestii, które mogą wyniknąć, oraz zmian, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie niniejszego załącznika oraz dodatków i uzupełnień do niego,
 - wspólnego podejścia do wprowadzania nowych technologii i procedur, w tym działań w zakresie badań, oceny i wprowadzania, oraz przechodzenia na te technologie i procedury, a także innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, oraz
 - projektów przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze Stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej Strony, w zakresie niniejszego załącznika;
 - 3. zatwierdzanie i przekazywanie przedstawicielom Stron wniosków dotyczących zmian w niniejszym załączniku;
 - 4. przyjmowanie dodatków do niniejszego załącznika, po konsultacji z przedstawicielami Stron oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych dodatkach;
 - 5. przyjmowanie uzupełnień do dodatków do niniejszego załącznika oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych uzupełnieniach;
- E. który przyjmuje swój regulamin. Wewnętrzny Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących;

- F. który propaguje synergii i spójność oraz zapewnia, by nie powielano prac prowadzonych w ramach dodatków lub uzupełnień do niniejszego załącznika;
- G. który w stosownych przypadkach koordynuje swoje działania z pozostałymi komitetami wykonawczymi ustanowionymi na podstawie Porozumienia, tak aby propagować synergii i spójność oraz unikać powielania prac prowadzonych w ramach pozostałych załączników do Porozumienia;
- H. który w razie potrzeby składa sprawozdania przedstawicielom Stron.

Artykuł V

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego załącznika Strony określają w razie potrzeby w stosownych dodatkach lub uzupełnieniach.

Artykuł VI

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego załącznika opisuje się w dodatkach lub uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego załącznika.
- B. Każdy dodatek i każde uzupełnienie posiada kolejny numer i zawiera opis prac do wykonania przez Strony lub przez podmioty wyznaczone przez nie do przeprowadzenia prac, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

Artykuł VII

Postanowienia finansowe

O ile dodatek lub uzupełnienie nie stanowią inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

Artykuł VIII

Punkty kontaktowe

Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego załącznika i zarządzanie nim są:

1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: +1 202-267-1000
Faks: +1 202-267-7198

2. w imieniu Unii Europejskiej:

Single European Sky Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: +32-2-299-19-15

*Artykuł IX***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego załącznika jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich dodatków i uzupełnień przyjętych na podstawie niniejszego załącznika.

Dodatek 1 do załącznika 1**do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen na rzecz badań, rozwoju, zatwierdzania i globalnej interoperacyjności***Artykuł I***Cel**

Celem niniejszego dodatku jest wprowadzenie w życie załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków, na jakich Strony nawiązują współpracę w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności swoich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM), odpowiednio – NextGen i SESAR, z uwzględnieniem interesów cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

*Artykuł II***Definicje**

Do celów niniejszego dodatku termin „zatwierdzenie” oznacza potwierdzenie, w trakcie całego cyklu rozwoju, że proponowane rozwiązanie, obejmujące koncepcję, system i procedury, odpowiada potrzebom zainteresowanych stron.

*Artykuł III***Zasady**

Działania objęte współpracą na podstawie niniejszego dodatku prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia.

Komitet koordynacyjny (CCOM) ustanowiony na mocy art. V niniejszego dodatku monitoruje wprowadzanie w życie niniejszego dodatku i określa dziedziny umożliwiające udział w pracach podmiotów doradczych, w inicjatywach i działaniach w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania każdej ze Stron, w szczególności te dziedziny, które pozwalają przyczynić się do zdefiniowania systemów wysokiego szczebla, takich jak interoperacyjność, zdefiniowanie architektury i podstawy techniczne. CCOM może na podstawie art. V niniejszego dodatku składać wnioski dotyczące uzupełnień odnoszących się do wskazanych dziedzin.

*Artykuł IV***Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w badania, rozwój i zatwierdzanie w dziedzinie ATM na rzecz globalnej interoperacyjności. Prace mogą obejmować między innymi działania określone w ppkt 1–5 niniejszego artykułu.

1. Działania przekrojowe

Działania przekrojowe obejmują zadania, które nie dotyczą żadnego konkretnego opracowania operacyjnego lub technicznego, lecz charakteryzują się współzależnością między programami SESAR i NextGen. Działania te mają szczególne znaczenie dla współpracy, gdyż jakiegokolwiek rozbieżne podejście mogłoby mieć dalekosiężne i istotne skutki dla harmonizacji i interoperacyjności. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) koncepcją operacyjną i harmonogramem prac;
- b) postanowieniami dotyczącymi separacji;
- c) opracowywaniem harmonogramów obejmujących normalizację i regulację w celu ułatwienia synchronizacji wdrażania;
- d) analizą biznesową i planowaniem inwestycji;
- e) środowiskiem;

- f) koordynacją wysiłków technicznych wspomagających działalność normalizacyjną na poziomie globalnym i na poziomie ICAO w dziedzinie modernizacji ATM;
- g) synchronizacją i spójnością harmonogramów prac dotyczących awioniki w celu zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej jak największej efektywności ekonomicznej; oraz
- h) koordynacją wprowadzania zmian technicznych i operacyjnych pozwalających uzyskać/utrzymać ciągłość operacji z punktu widzenia użytkownika przestrzeni powietrznej.

2. Zarządzanie informacjami

Głównym celem w ramach zarządzania informacjami jest zapewnienie terminowego rozpowszechniania rzetelnych i istotnych informacji dotyczących ATM wśród wszystkich zainteresowanych stron w sposób ciągły (interoperacyjny), bezpieczny i wspierający wspólny proces decyzyjny. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) interoperacyjnością zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego (SWIM);
- b) interoperacyjnością systemu zarządzania informacją lotniczą (AIM); oraz
- c) wymianą informacji meteorologicznych.

3. Zarządzanie trajektorią

Zarządzanie trajektorią lotu obejmuje wymianę trajektorii czterowymiarowych (4D) powietrze-powietrze i powietrze-ziemia wymagającą spójnego podejścia do terminologii, definicji i wymiany informacji powietrznej w każdym momencie i we wszystkich fazach lotu. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) wspólnym definiowaniem trajektorii i wymianą informacji o trajektorii;
- b) planowaniem lotu i dynamiczną aktualizacją planów lotu;
- c) zarządzaniem ruchem (w tym integracją i prognozowaniem trajektorii);
- d) integracją bezzałogowych systemów powietrznych (UAS) z ATM; oraz
- e) konwergencją koncepcji operacyjnych SESAR i NextGen, definicją usług oraz ich stosowaniem, w tym definicją trajektorii 4D i formatem wymiany.

4. Interoperacyjność łączności, nawigacji, nadzoru (CNS) oraz wyposażenia pokładowego

Interoperacyjność CNS i wyposażenia pokładowego obejmuje planowanie ekwipażu pokładowego i opracowanie interoperacyjnych aplikacji i systemów powietrze-powietrze i powietrze-ziemia. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) interoperacyjnością wyposażenia pokładowego, obejmującą:
 - (i) pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS);
 - (ii) harmonogram wdrażania awioniki; oraz
 - (iii) pokładowe systemy wspomagające separację statków powietrznych w locie (ASAS) – powietrze-powietrze i powietrze-ziemia;
- b) łącznością, obejmującą:
 - (i) usługi i technologię łącza danych; oraz
 - (ii) elastyczną architekturę łączności;
- c) nawigacją, obejmującą:
 - (i) nawigację w oparciu o charakterystyki systemów (PBN); oraz
 - (ii) zastosowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) dla fazy przelotu i fazy podejścia, w tym podejścia z naprowadzaniem pionowym;
- d) nadzorem, obejmującym:
 - (i) usługi i technologię automatycznego zależnego dozoru (ADS); oraz
 - (ii) nadzór naziemny.

5. Projekty realizowane w ramach współpracy

Projekty realizowane w ramach współpracy obejmują projekty *ad hoc*, w stosunku do których Strony ustaliły, że konieczna jest ukierunkowana koordynacja i współpraca.

B. W razie konieczności Strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, sprawozdania opisujące koncepcje użytkowe, modele, prototypy, oceny, procedury zatwierdzania oraz analizy porównawcze dotyczące aspektów technicznych i operacyjnych ATM. Do celów oceny i zatwierdzania można stosować szeroki zakres narzędzi, takich jak symulacje i testy rzeczywiste.

Artykuł V

Zarządzanie

W zależności od dostępności finansowania Strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także zapewniają, aby prace w toku pozostawały zorientowane na wynik, pragmatyczne i terminowe, tworząc efekt synergii, a jednocześnie nie prowadząc do powielania działań. W tym celu ustanawia się komitet koordynacyjny (CCOM):

- A. któremu współprzewodniczą przedstawiciele Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) i Komisji Europejskiej – po jednym przedstawicielu każdej ze Stron – lub wyznaczone przez nich osoby;
- B. w skład którego wchodzi taka sama liczba członków wyznaczonych przez FAA i przez Komisję Europejską;
- C. który zbiera się co najmniej dwa razy w roku w celu:
 - 1. monitorowania i dokonywania przeglądu postępów będących w toku wspólnych projektów i działań, określonych w uzupełnieniach i realizowanych przez grupy robocze ustanowione na podstawie lit. F niniejszego artykułu;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. zaproponowania, w razie potrzeby, rozpoczęcia nowych projektów i działań;
 - 4. opracowania wniosków dotyczących uzupełnień lub zmian w uzupełnieniach do niniejszego dodatku, które to wnioski CCOM przedkłada do przyjęcia komitetowi wykonawczemu; oraz
 - 5. monitorowania i zapewnienia skutecznego wprowadzenia w życie niniejszego dodatku oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań do komitetu wykonawczego;
- D. który przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących lub przez wyznaczone przez nich osoby;
- E. który składa sprawozdania komitetowi wykonawczemu ustanowionemu na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia;
- F. który w stosownych przypadkach ustanawia grupy robocze, których zadaniem jest zajmowanie się poszczególnymi projektami lub działaniami realizowanymi w ramach niniejszego dodatku. W skład każdej grupy roboczej wchodzi odpowiednia i ograniczona liczba uczestników reprezentujących Strony. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizując instrukcje wydane przez CCOM i regularnie przekazują mu sprawozdania.

Artykuł VI

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego dodatku Strony mogą w razie potrzeby określić w stosownym uzupełnieniu.

Artykuł VII

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego dodatku opisuje się w uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego dodatku.
- B. Każde uzupełnienie zawiera opis prac do wykonania przez Strony lub grupy robocze wyznaczone przez nie do przeprowadzenia prac, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

Artykuł VIII

Postanowienia finansowe

O ile uzupełnienie do niniejszego dodatku nie stanowi inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

*Artykuł IX***Punkty kontaktowe**

A. Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego dodatku i zarządzanie nim są:

1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: +1 202-267-1000
Faks: +1 202-267-7198

2. w imieniu Unii Europejskiej:

Single European Sky Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

B. Podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego w zakresie szczegółowych działań ustala się zgodnie z uzupełnieniami do niniejszego dodatku.

*Artykuł X***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego dodatku jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich uzupełnień przyjętych przez Stronę na podstawie niniejszego dodatku.

Uzupełnienie 1 do dodatku 1 do załącznika 1**do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen w zakresie działań przekrojowych na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 1 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy w zakresie działań o charakterze przekrojowym (zwanym dalej „działaniami przekrojowymi”) na rzecz globalnej interoperacyjności programów SESAR i NextGen.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określi wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

A. Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg działań przekrojowych, a odnosi się to w szczególności do opisanych poniżej działań. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

B. Strony prowadzą prace w celu opracowania wspólnej definicji koncepcji operacyjnej w tych obszarach, w których jest to potrzebne do zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej optymalnej efektywności i interoperacyjności, jak również dążą do uzgodnienia wspólnego harmonogramu wdrażania. Do prac tych zaliczają się określone działania koordynacyjne obejmujące metody separacji oraz prace nad definicją powiązanych usług w zakresie zarządzania ruchem lotniczym („ATM”). Podejmując te działania koordynacyjne, Strony biorą pod uwagę:

1. ważną rolę, jaką te działania będą odgrywać przy zapewnianiu wsparcia innym działaniom koordynacyjnym objętym niniejszym uzupełnieniem i pozostałymi uzupełnieniami do dodatku 1; oraz
2. potrzebę: (i) stworzenia skoordynowanej perspektywy i dojścia do wspólnego rozumienia podstawowych elementów SESAR i NextGen, zwłaszcza jeżeli chodzi o osiągnięcie odpowiednich celów operacyjnych i środowiskowych oraz celów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony; (ii) opracowania uzupełniających regulacji; oraz (iii) ustanowienia środków osiągnięcia i utrzymania interoperacyjności podczas planowanych operacji wprowadzania.

C. Strony koordynują zmiany w swoich odpowiednich harmonogramach działalności normalizacyjnej i regulacyjnej związane z działaniami przekrojowymi opisanymi w dodatku 1, w celu uniknięcia wszelkich poważniejszych problemów dotyczących interoperacyjności spowodowanych brakiem synchronizacji w zakresie przyjmowania nowych norm i regulacji na poziomie globalnym. Z tego samego powodu Strony dążą do określenia i propagowania – w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – zharmonizowanego podejścia do międzynarodowych regulacji i norm dotyczących przyszłych zdolności operacyjnych i technicznych.

D. Strony koordynują swoje podejście do działań, środków i planowania w zakresie wprowadzania, w celu ułatwienia niezakłóconego przebiegu zmian technicznych i operacyjnych w systemach ATM Stanów Zjednoczonych i UE oraz w celu dostosowania harmonogramów i dat operacyjnego wprowadzania w tych przypadkach, w których potrzeby w zakresie interoperacyjności mają charakter nadrzędny.

E. Strony koordynują swoje podejście do zmian operacyjnych na rzecz jak najlepszych wyników w zakresie efektywności w obszarach bezpieczeństwa, ochrony, środowiska, czynników ludzkich i analiz biznesowych. W tej dziedzinie poszukuje się najlepszych praktyk w zakresie modelowania i metod wprowadzania ulepszeń oraz koordynuje się te praktyki i metody, w szczególności jeżeli chodzi o ustalanie celów uzupełniających i rozumienie uzasadnień leżących u ich podstaw, tak aby dokonywać wiarygodnych porównań elementów determinujących efektywność oraz oddziaływań SESAR i NextGen.

*Artykuł III***Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami przekrojowymi Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań przekrojowych.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania przekrojowe lub grupy powiązanych działań przekrojowych. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1: precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania przekrojowego lub w ramach grupy takich działań; określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron; oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

*Artykuł IV***Finansowanie**

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań przekrojowych i zarządzania działaniami przekrojowymi, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 2 do dodatku 1 do załącznika 1

do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską

Współpraca SESAR-NextGEN w zakresie zarządzania informacjami na rzecz globalnej interoperacyjności

Artykuł I**Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 2 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy programów SESAR i NextGen w zakresie zarządzania informacjami na rzecz globalnej interoperacyjności.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

A. Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg działań z dziedziny zarządzania informacjami, w szczególności w odniesieniu do wymiany informacji, na których opiera się zdolność sieciocentrycznego interoperacyjnego zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) z wykorzystaniem koncepcji zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego („SWIM”) (łącznie: „działania w zakresie zarządzania informacjami”), które to działania opisano dodatkowo w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

B. Strony współpracują w celu zdefiniowania i realizacji interoperacyjnej infrastruktury technicznej SWIM. Prace te obejmują zdefiniowanie podstawowych zdolności interoperacyjnej infrastruktury technicznej SWIM, takich jak między innymi: wspólne schematy wymiany komunikatów; usługi rejestru (łącznie z katalogowaniem i wyszukiwaniem); usługi w zakresie ochrony; spójny model kluczowych informacji podlegających wymianie, łącznie z ich atrybutami; oraz umożliwienie optymalnego operacyjnego funkcjonowania ATM w poszczególnych regionach objętych programami SESAR i NextGen. W miarę potrzeb określa się wspólne funkcje zarządzania informacjami. Strony biorą pod uwagę włączenie statków powietrznych i portów lotniczych jako części infrastruktury technicznej SWIM.

C. Strony opracowują spójną terminologię na potrzeby terminowego, dokładnego i bezpiecznego rozpowszechniania informacji wspierających proces wspólnego podejmowania decyzji w zakresie ATM, zarówno dotyczących operacji naziemnych, jak i powietrznych, w przypadku gdy taka terminologia pozwalałaby zwiększyć lub zachować interoperacyjność wspomagającą sprawne przeprowadzanie operacji. W trakcie opracowywania spójnej terminologii Strony biorą pod uwagę sposób, w jaki terminologia ta będzie stanowić wsparcie dla innych działań koordynacyjnych objętych niniejszym uzupełnieniem i pozostałymi uzupełnieniami. Strony propagują również wspólne rozumienie podstawowych elementów jednej z kluczowych zdolności w ramach koncepcji operacyjnej zarówno SESAR, jak i NextGen – umożliwiania dostarczania właściwych informacji właściwym osobom we właściwym czasie, aby wspomóc podejmowanie właściwych decyzji operacyjnych.

D. Strony koordynują swoje odpowiednie działania w zakresie zarządzania informacjami, aby osiągnąć spójne zarządzanie informacjami w obrębie systemów zarządzania informacją lotniczą („AIM”), wymiany informacji meteorologicznych i planowania lotów oraz pomiędzy tymi systemami, jak określono w uzupełnieniu 3 do dodatku 1, uwzględniając wspólne scenariusze operacyjne wymagające informacji: (i) w celu wsparcia w fazach planowania strategicznego, realizacji i po zakończeniu lotu; oraz (ii) w celu ustalenia interoperacyjnych i wspólnych wymogów dotyczących efektywności w zakresie informacji.

E. Strony rozszerzają zakres zarządzania informacjami na inne obszary wymiany informacji w zakresie, w jakim jest to niezbędne do usprawnienia elementów decydujących o skuteczności programów SESAR i NextGen oraz do poprawy oddziaływania tych programów.

*Artykuł III***Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami w zakresie zarządzania informacjami Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań w zakresie zarządzania informacjami.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania w zakresie zarządzania informacjami lub grupy takich powiązanych działań. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1: precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania w zakresie zarządzania informacjami lub w ramach grupy takich działań; określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron; oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

*Artykuł IV***Finansowanie**

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań w zakresie zarządzania informacjami i do spraw zarządzania tymi działaniami, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 3 do dodatku 1 do załącznika 1**do Porozumienia o Współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen w zakresie zarządzania trajektorią na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 3 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy w zakresie działań dotyczących zarządzania trajektorią (zwanymi dalej „działaniami w zakresie zarządzania trajektorią”) na rzecz globalnej interoperacyjności programów SESAR i NextGen.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

A. Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg działań w zakresie zarządzania trajektorią. Dziedzina ta stanowi jedną z kluczowych zdolności w ramach koncepcji operacyjnej SESAR i NextGen, a koordynacja jest niezbędna dla zapewnienia wspólnego rozumienia trajektorii, związku z fazami planowania lotu, planowania strategicznego i realizacji oraz fazą po zakończeniu lotu, a także w odniesieniu do wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, w tym bezzałogowych systemów powietrznych („UAS”). Działania te opisano bardziej szczegółowo w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

B. Strony współpracują w celu opracowania wspólnej definicji trajektorii czterowymiarowej (4D) na potrzeby różnych scenariuszy operacyjnych opisujących przyszłe środowisko zarządzania ruchem lotniczym, jak również formatu wymiany (wspomagającej wymianę danych powietrze-ziemia, powietrze-powietrze i ziemia-ziemia oraz przejście na formaty w ramach zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego) prowadzącego do interoperacyjnego i zorientowanego na efektywność rozwiązania, które może zostać sformalizowane dzięki prowadzonym w ramach EUROCAE, RTCA i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego odpowiednim działaniom normalizacyjnym, o których mowa w uzupełnieniu 1 do dodatku 1.

C. W kontekście operacji w zakresie trajektorii 4D Strony koordynują opracowywanie koncepcji dotyczących: planowania lotu i operacyjnego planowania strategicznego; planowania podczas realizacji lotu; dynamicznej aktualizacji trajektorii podczas realizacji lotu; oraz analizy i archiwizacji po zakończeniu lotu. Celem takiej koordynacji są wspólne oraz interoperacyjne na poziomie globalnym wymogi dotyczące efektywności.

D. Strony koordynują koncepcje dotyczące równoważenia zapotrzebowania i pojemności, synchronizacji ruchu oraz zastosowań zarządzania konfliktami. Taka koordynacja obejmuje wymianę informacji dotyczących podstawowego przewidywania trajektorii w oparciu o dane z powietrza i z ziemi oraz jego włączenia do systemów i procedur operacyjnych, prowadzącego do wspólnych oraz interoperacyjnych na poziomie globalnym rozwiązań dotyczących efektywności.

E. Strony koordynują opracowywanie metod operacyjnych, procedur i wymogów technicznych dotyczących włączenia operacji UAS w cywilną przestrzeń powietrzną, w której obowiązują przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów, co prowadzi do wspólnych oraz interoperacyjnych na poziomie globalnym rozwiązań dotyczących efektywności. Celem takiej koordynacji jest zapewnienie bezpiecznego włączenia operacji UAS w przestrzeń powietrzną, w której mają miejsce załogowe operacje cywilne.

Artykuł III**Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami w zakresie zarządzania trajektorią Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań w zakresie zarządzania trajektorią.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania w zakresie zarządzania trajektorią lub grupy takich powiązanych działań. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1 precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania w zakresie zarządzania trajektorią lub w ramach grupy takich działań, określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

Artykuł IV

Finansowanie

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Artykuł V

Prawa własności intelektualnej

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (praw własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

Artykuł VI

Punkty kontaktowe

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań w zakresie zarządzania trajektorią i do spraw zarządzania takimi działaniami, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 4 do dodatku 1 do załącznika 1**do Porozumienia o Współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen w zakresie interoperacyjności CNS oraz wyposażenia pokładowego na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 4 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy w zakresie działań dotyczących interoperacyjności łączności, nawigacji i nadzoru („CNS”) oraz wyposażenia pokładowego (zwanymi dalej „działaniami w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego”) na rzecz globalnej interoperacyjności programów SESAR i NextGen.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować działania w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego w szczególności w odniesieniu do działań określonych w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

A. Łączność

1. Strony pracują nad zapewnieniem interoperacyjności przyszłych technologii łączności, w tym:
 - a) usług łąca danych powietrze-ziemia i powietrze-powietrze;
 - b) podsięci, w tym systemu naziemnego (np. cyfrowego systemu łączności lotniczej w paśmie L), szerokopasmowego systemu krótkiego zasięgu skoncentrowanego wokół portów lotniczych (tj. AeroMACS – mobilnego systemu lotniskowej komunikacji lotniczej), przyszłych rozwiązań w zakresie łączności satelitarnej oraz funkcji zarządzania systemami łączności (np. zarządzania wielołączowego, zarządzania jakością usług, ochrony); oraz
 - c) ewentualnego wzajemnego połączenia wojskowych statków powietrznych z systemem zarządzania ruchem lotniczym poprzez wojskowe łącze danych.
2. Strony prowadzą koordynację w celu zapewnienia efektywnego wykorzystania widma częstotliwości radiowych i zapewniania, by nowe technologie nie powodowały szkodliwych zakłóceń.
3. Strony koordynują również swoje podejście do rozwoju awioniki, a w szczególności do opracowywania elastycznej architektury łączności, z wykorzystaniem na przykład pokładowych radiostacji programowalnych stosowanych w statkach powietrznych.

B. Nawigacja

Strony pracują nad zapewnieniem interoperacyjnej infrastruktury nawigacyjnej wspomagającej procedury nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów stosowane w fazie przelotu i w rejonie kontrolowanym lotniska, uwzględniając potencjalną racjonalizację naziemnej infrastruktury nawigacyjnej (np. VOR). W ramach prowadzonej przez Strony koordynacji interoperacyjności infrastruktury nawigacyjnej:

1. opiera się rozwiązania na konstelacji globalnego systemu nawigacji satelitarnej;

2. pracuje się nad wspólnymi rozwiązaniami dotyczącymi podejść precyzyjnych i podejść nieprecyzyjnych z wykorzystaniem systemów wspomagających opartych na urządzeniach naziemnych lub na wyposażeniu satelitarnym; oraz
3. uwzględnia się koordynację podejść do rozwoju awioniki opartej na odbiornikach wielotrybowych.

C. Nadzór

1. Strony pracują nad zapewnieniem spójności swoich odpowiednich planów rozwoju automatycznego zależnego dozoru – rozgłaszania („ADS-B”), jednocześnie wspierając realizację potrzeb zarówno w zakresie zastosowań nadzoru naziemnego, jak i pokładowych systemów wspomagania separacji („ASAS”) poprzez rozwój zdolności „ADS-B Out/In”.
2. Strony mogą rozważyć opcje dotyczące (i) przedłużenia okresu użytkowania wspomagającego systemu 1090 ADS-B; oraz (ii) ustanowienia nowego systemu dla ADS-B.

D. Interoperacyjność wyposażenia pokładowego

1. Strony pracują nad zapewnieniem harmonizacji prowadzonych w ramach programów SESAR i NextGen działań dotyczących harmonogramów w zakresie awioniki, w celu ustanowienia spójnych norm awioniki zaspokajających potrzeby zarówno SESAR, jak i NextGen.
2. Strony koordynują ustanowienie funkcjonalnej architektury, która wspiera zarówno elementy koncepcyjne SESAR, jak i NextGen (np. operacje czterowymiarowe, pokładowy system zapobiegania kolizjom („ACAS”) i funkcje ASAS), jak również czynniki umożliwiające ich działanie (np. CNS), i której wprowadzenie w wielu fizycznych typach statków powietrznych (użytkowanych np. przez międzynarodowe linie lotnicze, w połączeniach regionalnych, w lotnictwie ogólnym i wojskowym) może być uwzględnione z uwagi na przyszłe aspekty zarówno przydatności, jak i późniejszej modernizacji.

E. Widmo

Strony:

1. koordynują rozwój systemów CNS efektywnych pod względem wykorzystania widma; oraz
2. współpracują w celu zabezpieczenia widma radiowych częstotliwości lotniczych przed szkodliwymi zakłóceniami, jak również w celu zapewnienia dostępności widma niezbędnego do działania obecnych i przyszłych systemów CNS.

Artykuł III

Zarządzanie i wprowadzanie w życie

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego lub grupy takich powiązanych działań. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1 precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego lub w ramach grupy takich działań, określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

Artykuł IV

Finansowanie

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego i do spraw zarządzania takimi działaniami, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 5 do dodatku 1 do załącznika 1**do Porozumienia o Współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen w zakresie projektów współpracy na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 5 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy programów SESAR i NextGen w zakresie projektów współpracy na rzecz globalnej interoperacyjności.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg projektów współpracy, a w szczególności – między innymi – projektów dotyczących działań określonych w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

A. Strony uzgadniają, że celem projektów współpracy realizowanych na podstawie niniejszego uzupełnienia jest usprawnienie realizacji lotów transatlantyckich, z położeniem nacisku na wprowadzenie technologii i procedur dla użytkowników z sektora lotnictwa. Współpraca ta pozwoli również na gromadzenie danych umożliwiających normalizację metod analizy i pomiaru.

B. Strony prowadzą współpracę dotyczącą atlantyckiej inicjatywy w dziedzinie interoperacyjności na rzecz ograniczenia emisji (umowy AIRE), aby przyspieszyć wprowadzanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym. Zakres współpracy może między innymi obejmować wymianę informacji dotyczących najlepszych praktyk, wspólne planowanie programów oraz – w miarę możliwości – realizację wspólnych lub skoordynowanych projektów w zakresie zatwierdzania przedoperacyjnego.

Artykuł III**Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania projektami współpracy Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzanym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące projektów współpracy.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze projekty współpracy lub grupy powiązanych projektów współpracy. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1 precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego projektu współpracy lub w ramach grupy takich projektów, określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

Artykuł IV**Finansowanie**

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej projektów współpracy i zarządzania projektami współpracy, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Dodatek 2 do załącznika 1**do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca w zakresie pomiaru efektywności zarządzania ruchem lotniczym****Artykuł I****Cel**

Celem niniejszego dodatku jest wprowadzenie w życie załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków współpracy mającej na celu opracowanie porównywalnych mierników efektywności operacyjnej, w tym mierników dotyczących efektywności operacyjnej i opłacalności w ujęciu „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*), jak również wpływu systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) na efektywność paliwową. Porównywalne mierniki i metody są kluczowym elementem warunkującym porozumienie i współpracę w branży. Prace te stanowią kontynuację sprawozdań dotyczących porównania efektywności operacyjnej związanej z ATM w USA i w Europie, sporządzanych przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego (FAA) i Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) i po raz pierwszy opublikowanych w 2009 r.

Artykuł II**Zasady**

Działania objęte współpracą na podstawie niniejszego dodatku prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia.

Komitet ds. weryfikacji analizy efektywności (PARC) ustanowiony na mocy art. IV niniejszego dodatku monitoruje wprowadzanie w życie niniejszego dodatku. PARC może na podstawie art. IV niniejszego dodatku składać wnioski dotyczące uzupełnień odnoszących się do wskazanych dziedzin.

Artykuł III**Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w powstanie wspólnych ram pomiaru efektywności w odniesieniu do ATM. Prace mogą między innymi obejmować działania określone w lit. A ppkt 1 i 2 niniejszego artykułu:

1. opracowanie wspólnych definicji i danych w celu ułatwienia pouczającej wymiany informacji dotyczących wyzwań i sukcesów w zakresie prowadzonych przez każdą ze Stron pomiarów efektywności ATM;
2. ustanowienie znormalizowanej metodyki oceny efektywności operacyjnej na rzecz wsparcia we wspólnych obszarach szczególnego zainteresowania. Obecne ramy pomiaru efektywności stosowane w Unii Europejskiej i Stanach Zjednoczonych stanowią wkład w te prace rozwojowe.

B. W razie konieczności Strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, analizy i sprawozdania ukierunkowane na wspólną metodykę uzyskiwania porównywalnych wyników zgodnie z następującymi wytycznymi:

1. wyniki opierają się na wspólnym sprawozdaniu FAA-Eurocontrol z 2009 r. dotyczącym porównania efektywności operacyjnej ATM;
2. analizy zawierają szczegółowe dane dotyczące opóźnień i oszczędności paliwowych w rozbiciu na poszczególne fazy lotu (postój przy rękawie prowadzącym od bramek, kołowanie, odlot, przelot i schodzenie do lądowania);
3. wyniki obejmują efektywność na poziomie obiektów sieci transportu lotniczego w zakresie uznanym za stosowny przez obie Strony, zgodnie z bieżącymi sprawozdaniami FAA-Eurocontrol;
4. w trakcie procesu kończenia analiz Strony dzielą się danymi i szczegółowymi metodami, aby zapewnić spójność metod; oraz
5. w analizach określa się w stosownych przypadkach czynniki powodujące różnice w efektywności, w tym warunki pogodowe, praktyki w zakresie planowania rozkładu lotów oraz technologie i procedury ATM.

C. Strony uzgadniają, że przyszłe obszary współpracy mogą obejmować zestawienia kosztów służb żeglugi powietrznej i powiązane wskaźniki opłacalności.

D. Strony oczekują, że sporządzanie wspólnych analiz lub przygotowywanie okresowych sprawozdań dotyczących osiągniętej efektywności stanowić będzie ciągły proces. O ile Strony wspólnie nie postanowią inaczej, Strony zgadzają się na podanie do wiadomości publicznej wyników wspomnianych prac w zakresie zgodnym z obowiązującym prawem.

Artykuł IV

Zarządzanie

W zależności od dostępności finansowania Strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także zapewniają, aby prace w toku pozostawały zorientowane na wynik, pragmatyczne i terminowe, tworząc efekt synergii, a jednocześnie nie prowadząc do powielania działań. W tym celu ustanawia się komitet ds. weryfikacji analizy efektywności (PARC):

- A. któremu współprzewodniczą przedstawiciele FAA i Komisji Europejskiej – po jednym przedstawicielu każdej ze Stron – lub wyznaczone przez nich osoby;
- B. w skład którego wchodzi taka sama liczba członków wyznaczonych przez FAA i Komisję Europejską;
- C. który zbiera się co najmniej raz w roku w celu:
 - 1. nadzorowania działań określonych w art. III niniejszego dodatku;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. opracowania wniosków dotyczących nowych projektów lub wspólnych działań, które to projekty lub działania mają przybrać formę uzupełnień do niniejszego dodatku lub zmian w uzupełnieniach, które to wnioski PARC przedkłada do przyjęcia komitetowi wykonawczemu ustanowionemu na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia;
 - 4. w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań dotyczących działań w ramach niniejszego dodatku do komitetu wykonawczego ustanowionego na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia; oraz
 - 5. zatwierdzenia okresowych analiz i sprawozdań opisanych w art. III niniejszego dodatku przed ich publikacją lub rozpowszechnieniem;
- D. który przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących lub przez wyznaczone przez nich osoby;
- E. który składa sprawozdania komitetowi wykonawczemu;
- F. który w stosownych przypadkach ustanawia grupy robocze, których zadaniem jest zajmowanie się poszczególnymi projektami lub działaniami realizowanymi w ramach niniejszego dodatku. W skład każdej grupy roboczej wchodzi odpowiednia i ograniczona liczba uczestników reprezentujących Strony. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizują instrukcje wydane przez PARC i regularnie przekazują mu sprawozdania.

Artykuł V

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego dodatku Strony mogą w razie potrzeby określić w stosownym uzupełnieniu.

Artykuł VI

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego dodatku opisuje się w razie potrzeby w uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego dodatku.
- B. Każde uzupełnienie zawiera opis prac do wykonania, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

*Artykuł VII***Postanowienia finansowe**

O ile uzupełnienie do niniejszego dodatku nie stanowi inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

*Artykuł VIII***Punkty kontaktowe**

Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego dodatku i zarządzanie nim są:

A. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: + 1 202-267-1000
Faks: + 1 202-267-7198

B. w imieniu Unii Europejskiej:

Directorate for Aviation and International Transport Affairs
Directorate-General for Mobility and Transport
European Commission
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

*Artykuł IX***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego dodatku jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich uzupełnień przyjętych przez Stronę na podstawie niniejszego dodatku.

Dodatek 3 do załącznika 1**do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen na rzecz działań w zakresie wprowadzania i na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

Celem niniejszego dodatku jest wprowadzenie w życie załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków, na jakich Strony nawiązują współpracę w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności w programach i projektach wprowadzania realizowanych w ramach ich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM), odpowiednio – NextGen i SESAR, z uwzględnieniem interesów cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Artykuł II**Zasady**

Działania objęte współpracą na podstawie niniejszego dodatku prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia. Komitet koordynacyjny ds. wprowadzania (DCOM) ustanowiony na mocy art. IV niniejszego dodatku monitoruje wprowadzanie w życie niniejszego dodatku i określa dziedziny umożliwiające udział w pracach podmiotów doradczych, w inicjatywach oraz programach i projektach w zakresie wprowadzania każdej ze Stron. DCOM może na podstawie art. IV niniejszego dodatku składać wnioski dotyczące uzupełnień odnoszących się do wskazanych dziedzin.

Artykuł III**Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w propagowanie globalnej interoperacyjności w odniesieniu do prowadzonych przez Strony działań w zakresie wprowadzania ATM. Prace mogą obejmować między innymi działania określone w lit. A ppkt 1–3 niniejszego artykułu.

1. Ogólne obszary współpracy:

- a) wymiana informacji i poglądów w dziedzinie globalnej harmonizacji norm i procedur wymaganych do wprowadzenia (wdrożenia) ATM;
- b) wymiana informacji dotyczących planów wdrażania NextGen i SESAR w celu określenia priorytetów i synergii w zakresie wdrażania;
- c) harmonizacja procedur operacyjnych, szkolenia operacyjnego i wymogów technicznych;
- d) harmonizacja wdrażania norm;
- e) synchronizacja działań wdrażających mających znaczenie dla interoperacyjności, o ile jest to wykonalne;
- f) określenie ewentualnych luk i potrzeb w zakresie norm branżowych;
- g) określenie ewentualnych luk, rodzajów ryzyka, problemów i możliwości w związku z interoperacyjnością i globalną harmonizacją oraz wymiana informacji dotyczących ewentualnych zalecanych działań zapobiegających;
- h) określenie ewentualnych luk, problemów, priorytetów i możliwości w odniesieniu do terminowej realizacji programu oraz wymiana potencjalnych strategii zapobiegających;
- i) monitorowanie ryzyka, problemów i możliwości, a następnie dokonywana między Stronami wymiana ustaleń wynikających z odpowiednich działań;
- j) określenie tego, co stanowi sukces w zakresie modernizacji i harmonizacji ATM, a następnie monitorowanie stanu działań mających zapewnić ten sukces;

- k) wymiana najlepszych praktyk i wyciągniętych wniosków – w odniesieniu zarówno do operacji, jak i zarządzania projektami – w trakcie działań wdrażających;
- l) analizy biznesowe i decyzje inwestycyjne;
- m) wymiana informacji na temat kwestii przekrojowych w odpowiednich sprawach dotyczących wprowadzania, w tym między innymi kwestii wdrożeniowych w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Koordynacja wysiłków technicznych wspomagających działalność w zakresie udostępniania i wdrażania na poziomie globalnym i na poziomie ICAO w dziedzinie ATM; oraz
- n) ocena pełnego cyklu życia i opracowywanie strategii pełnego cyklu życia z perspektywy wprowadzania.

2. Priorytetowe obszary współpracy programowej:

- a) łączność, nawigacja i nadzór (CNS), w tym przesył danych (USA) / usługi łącza danych (UE);
- b) zarządzanie informacjami, w tym interoperacyjność zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego (SWIM) (USA) / (UE), która obejmuje:
 - zarządzanie SWIM,
 - używanie norm SWIM,
 - wykorzystanie usług SWIM;
- c) zarządzanie przylotami, w tym zarządzanie przepływem w zależności od czasu (TBFM – USA) / zarządzanie przylotami (AMAN – UE);
- d) ocena efektywności programów; oraz mechanizmy zachęt wspomagające wdrażanie.

Dla każdego z priorytetowych obszarów programowych określa się i zgłasza rodzaje ryzyka, problemy i możliwości w zakresie harmonizacji oraz, o ile jest to wykonalne, opracowuje się propozycje działania w tych kwestiach. DCOM może określić nowe obszary przyszłej współpracy na podstawie art. IV niniejszego dodatku.

3. Projekty realizowane w ramach współpracy:

Projekty realizowane w ramach współpracy obejmują obszary uważane za niezbędne do celów ograniczenia zagrożeń dla wdrażania związanych z interoperacyjnością i harmonizacją. Projekty realizowane w ramach współpracy mogą obejmować projekty *ad hoc*, w stosunku do których Strony postanowiły, że konieczna jest ukierunkowana koordynacja lub synchronizacja.

B. W razie konieczności Strony wymieniają lub przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, analizy i sprawozdania opisujące ich programy, projekty i działania w zakresie wprowadzania związane z technicznymi i operacyjnymi aspektami ATM.

Artykuł IV

Zarządzanie

W zależności od dostępności finansowania Strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także zapewniają, aby prace w toku pozostawały zorientowane na wynik, pragmatyczne i terminowe, tworząc efekt synergii, a jednocześnie nie prowadząc do powielania działań. W tym celu ustanawia się komitet ds. koordynacji wprowadzania (DCOM):

- A. któremu współprzewodniczą przedstawiciele Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) i Komisji Europejskiej – po jednym przedstawicielu każdej ze Stron – lub wyznaczone przez nich osoby;
- B. w skład którego wchodzi odpowiednia liczba członków wyznaczonych przez FAA i Komisję Europejską;
- C. który zbiera się co najmniej dwa razy w roku w celu:
 - 1. nadzorowania działań określonych w art. III niniejszego dodatku;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. zaproponowania, w razie potrzeby, rozpoczęcia nowych projektów i działań;
 - 4. opracowania wniosków dotyczących uzupełnień lub zmian w uzupełnieniach do niniejszego dodatku, które to wnioski DCOM przedkłada do przyjęcia komitetowi wykonawczemu ustanowionemu na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia; oraz
 - 5. monitorowania i zapewnienia skutecznego wprowadzenia w życie niniejszego dodatku oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań do komitetu wykonawczego;

- D. który przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących lub przez wyznaczone przez nich osoby;
- E. który składa sprawozdania komitetowi wykonawczemu;
- F. który w stosownych przypadkach ustanawia grupy robocze, których zadaniem jest zajmowanie się poszczególnymi projektami lub działaniami realizowanymi w ramach niniejszego dodatku. W skład każdej grupy roboczej wchodzi odpowiednia i ograniczona liczba uczestników reprezentujących Strony. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizując instrukcje wydane przez DCOM i regularnie przekazują mu sprawozdania.

Artykuł V

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego dodatku Strony mogą w razie potrzeby określić w stosownym uzupełnieniu.

Artykuł VI

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego dodatku opisuje się w uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego dodatku.
- B. Każde uzupełnienie zawiera opis prac do wykonania przez Strony lub grupy robocze wyznaczone przez nie do przeprowadzenia prac, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

Artykuł VII

Postanowienia finansowe

O ile uzupełnienie do niniejszego dodatku nie stanowi inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

Artykuł VIII

Punkty kontaktowe

- A. Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego dodatku i zarządzanie nim są:

- 1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: +1 202-267-1000
Faks: +1 202-267-7198

- 2. w imieniu Unii Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Aviation
Single European Sky Unit
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

- B. Podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego w zakresie szczegółowych działań ustala się zgodnie z uzupełnieniami do niniejszego dodatku.

*Artykuł IX***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego dodatku jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich uzupełnień przyjętych przez Strony na podstawie niniejszego dodatku.
