

**WIELOSTRONNA UMOWA**

**między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie <sup>(1)</sup> w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego**

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

zwane dalej „państwami członkowskimi WE”, oraz

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA, zwana dalej „Wspólnotą” lub „Wspólnotą Europejską”, oraz

REPUBLIKA ALBANII,

---

(<sup>1</sup>) Zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

BOŚNIA I HERCEGOWINA,

REPUBLIKA BUŁGARII,

BYŁA JUGOSŁOWIAŃSKA REPUBLIKA MACEDONII,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA ISLANDII,

REPUBLIKA CZARNOGÓRY,

KRÓLESTWO NORWEGII,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SERBII oraz

MISJA TYMCZASOWEJ ADMINISTRACJI ORGANIZACJI NARODÓW ZJEDNOCZONYCH W KOSOWIE,

wszystkie zwane dalej łącznie „Umawiającymi się Stronami”,

UZNAJĄC zintegrowany charakter międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz wolę utworzenia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL), opartego na wzajemnym dostępie do rynków transportu lotniczego Umawiających się Stron, swobodzie przedsiębiorczości, równych warunkach konkurencji oraz poszanowaniu jednakowych zasad – w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, harmonizacji społecznej i środowiska naturalnego;

ZWAŻYWSZY, że przepisy dotyczące WEOL mają być stosowane na płaszczyźnie wielostronnej w ramach WEOL, a zatem konieczne jest ustalenie szczegółowych przepisów w tym zakresie;

PRZYNAJĄC, że uzasadnione jest ustanowienie przepisów WEOL na podstawie obowiązującego w tej dziedzinie prawodawstwa Wspólnoty Europejskiej, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy, bez uszczerbku dla postanowień zawartych w Traktacie ustanawiającym Wspólnotę Europejską;

UZNAJĄC, że przestrzeganie w pełni przepisów WEOL uprawnia Umawiające się Strony do czerpania korzyści z WEOL, w tym korzyści z dostępu do rynku;

UWZGLĘDNIAJĄC, że zgodności z przepisami WEOL, w tym pełnego otwarcia dostępu do rynku, nie można osiągnąć jednorazowo i konieczny będzie okres przejściowy, w trakcie którego obowiązywać będą szczegółowe przepisy o ograniczonym okresie obowiązywania;

PODKREŚLAJĄC, że przepisy dotyczące dostępu do rynku przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów przejściowych, w koniecznych przypadkach, powinny wykluczać ograniczenia w zakresie częstotliwości, mocy przewozowych, tras lotniczych, typu statków powietrznych lub podobnych czynników, określone na mocy dwustronnych umów o transporcie lotniczym lub innych uzgodnień, oraz że od przewoźników lotniczych nie powinno się wymagać zawierania umów handlowych lub umów o podobnym charakterze jako warunku uzyskania dostępu do rynku;

PODKREŚLAJĄC, że przewoźnicy lotniczy nie powinni być traktowani w sposób niedyskryminujący pod względem dostępu do infrastruktury transportu lotniczego, w szczególności w przypadkach, gdy infrastruktura ta jest ograniczona;

UWZGLĘDNIAJĄC, że układy o stowarzyszeniu pomiędzy Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi a niektórymi innymi Umawiającymi się Stronami zasadniczo stanowią, iż w celu zapewnienia skoordynowanego rozwoju i stopniowej liberalizacji przewozów pomiędzy stronami tych układów, w sposób dostosowany do wzajemnych potrzeb handlowych, warunki wzajemnego dostępu do rynku transportu lotniczego powinny być regulowane umowami szczególnymi;

UWZGLĘDNIAJĄC wolę każdej ze stowarzyszonych stron do osiągnięcia spójności własnych przepisów w zakresie transportu lotniczego oraz związanych z nim dziedzin, z przepisami Wspólnoty Europejskiej, obejmującej także przyszły rozwój przepisów wspólnotowych;

UZNAJĄC wagę pomocy technicznej w tym zakresie;

UZNAJĄC, że stosunki pomiędzy Wspólnotą i państwami członkowskimi WE a Norwegią i Islandią muszą nadal podlegać uregulowaniom porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

PRAGNĄC umożliwić dalsze rozszerzenie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;

ODWOŁUJĄC SIĘ do negocjacji pomiędzy Wspólnotą Europejską a stowarzyszonymi stronami w celu zawarcia umów w sprawie niektórych aspektów usług lotniczych, dzięki której dwustronne umowy o świadczeniu usług lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi WE a stowarzyszonymi stronami staną się zgodne z prawodawstwem Wspólnoty Europejskiej,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

## CELE I ZASADY

### Artykuł 1

1. Niniejsza umowa ma na celu ustanowienie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, dalej zwanego WEOL. WEOL opiera się na wolnym dostępie do rynku, swobodzie przedsiębiorczości, równych warunkach konkurencji oraz wspólnych zasadach, w tym odnoszących się do bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, kwestii społecznych i środowiska naturalnego. W tym celu niniejsza umowa określa przepisy mające zastosowanie pomiędzy Umawiającymi się Stronami na warunkach ustanowionych poniżej. Przepisy te obejmują postanowienia zawarte w prawodawstwie, o którym mowa w załączniku I.

2. Postanowienia niniejszej umowy stosuje się w zakresie, w jakim dotyczą one transportu lotniczego lub związanych z nim dziedzin, o których mowa w załączniku I.

3. Niniejsza umowa składa się z artykułów określających ogólne zasady funkcjonowania WEOL, zwanych dalej „umową podstawową”, załączników, z których załącznik I zawiera prawodawstwo Wspólnoty Europejskiej mające zastosowanie pomiędzy Umawiającymi się Stronami w ramach umowy podstawowej, a także protokołów, z których przynajmniej jeden dla każdej ze stowarzyszonych stron określa uzgodnienia przejściowe mające wobec niej zastosowanie.

### Artykuł 2

1. Do celów niniejszej umowy:

- a) „umowa” oznacza umowę podstawową, załączniki do niej, akty prawne, o których mowa w załączniku I, oraz protokoły do niej;
- b) „stowarzyszona strona” oznacza Republikę Albanii, Bośnię i Hercegowinę, Republikę Bułgarii, Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii, Republikę Chorwacji, Republikę Czarnogóry, Rumunię, Republikę Serbii oraz wszelkie pozostałe państwa lub podmioty, które stają się stronami niniejszej umowy na mocy art. 32;
- c) „dodatkowa stowarzyszona strona” lub „UNMIK” oznacza Misję Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa NZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.;
- d) „Umawiająca się Strona” oznacza, w odniesieniu do Wspólnoty i państw członkowskich WE, Wspólnotę i państwa członkowskie WE lub Wspólnotę lub państwa członkowskie WE. Znaczenie, jakie należy w danym przypadku przypisać temu terminowi, wynika z odpowiednich postanowień niniejszej umowy oraz z odpowiednich kompetencji Wspólnoty i państw członkowskich WE wynikających z traktatu WE;
- e) „partner WEOL” oznacza stowarzyszoną stronę, Norwegię lub Islandię;
- f) „traktat WE” oznacza Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską;
- g) „porozumienie EOG” oznacza Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym wraz z jego protokołami oraz załącznikami, podpisane dnia 2 maja 1992 r., którego stronami są Wspólnota Europejska, jej państwa członkowskie, Islandia, Liechtenstein oraz Norwegia;

- h) „układ o stowarzyszeniu” oznacza każdy z układów ustanawiających stowarzyszenie pomiędzy Wspólnotą Europejską, lub Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a odpowiednią stowarzyszoną stroną, z drugiej strony;
- i) „przewoźnik lotniczy WEOL” oznacza przewoźnika lotniczego, który posiada koncesje wymagane niniejszą umową, zgodnie z postanowieniami stosownych aktów prawnych, o których mowa w załączniku I;
- j) „właściwy organ nadzoru lotniczego” oznacza agendę rządową lub podmiot posiadający uprawnienia do przeprowadzenia oceny zgodności, certyfikacji i kontroli wykorzystania lub sprzedaży produktów, usług lub pozwoleń na terytorium podlegającym jurysdykcji Umawiającej się Strony oraz mogący podejmować działania mające na celu egzekwowanie prawa celem zapewnienia zgodności z wymogami prawnymi produktów lub usług wprowadzanych do obrotu na terytorium podlegającym kompetencjom tego organu;
- k) „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., wraz z jej późniejszymi zmianami i załącznikami do niej;
- l) „SESAR” oznacza techniczny aspekt wdrożenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz upowszechnianie systemów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) nowej generacji;
- m) „generalny plan modernizacji ATM” (generalny plan modernizacji systemów zarządzania ruchem lotniczym) oznacza punkt wyjścia dla SESAR;
- n) „państwo członkowskie WE” oznacza państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej.

2. Stosowanie terminów „kraj”, „krajowy”, „obywatele” lub „terytorium” pozostaje bez uszczerbku dla statusu każdej z Umawiających się Stron na mocy prawa międzynarodowego.

### Artykuł 3

Mające zastosowanie przepisy lub postanowienia aktów wymienionych lub zawartych w załączniku I, dostosowane zgodnie z załącznikiem II lub w decyzjach wspólnego komitetu, są wiążące dla Umawiających się Stron i są lub staną się częścią ich wewnętrznego porządku prawnego w następujący sposób:

- a) akt odpowiadający rozporządzeniu Wspólnoty Europejskiej staje się częścią wewnętrznego porządku prawnego Umawiających się Stron;
- b) akt odpowiadający dyrektywie Wspólnoty Europejskiej pozostawia władzom Umawiających się Stron swobodę wyboru formy i metody jego wdrożenia.

### Artykuł 4

Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie działania, zarówno o charakterze ogólnym, jak i szczególnym, mające na celu zapewnienie wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej umowy i powstrzymują się od podejmowania wszelkich działań, które mogłyby zagrozić realizacji celów niniejszej umowy.

## Artykuł 5

Postanowienia niniejszej umowy nie mają wpływu na stosunki pomiędzy stronami porozumienia EOG.

## NIEDYSKRYMINACJA

## Artykuł 6

W zakresie stosowania niniejszej umowy i bez uszczerbku dla jej szczególnych postanowień wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową jest zabroniona.

## SWOBODA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI

## Artykuł 7

W zakresie stosowania niniejszej umowy i na warunkach w niej określonych oraz bez uszczerbku dla postanowień stosownych aktów prawnych, o których mowa w załączniku I, nie mogą występować ograniczenia swobody przedsiębiorczości dla obywateli państwa członkowskiego WE lub obywateli partnera WEOL na terytorium któregośkolwiek z nich. Swoboda przedsiębiorczości obejmuje prawo do podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej na własny rachunek oraz zakładania i zarządzania przedsiębiorstwami, w szczególności spółkami lub firmami, na takich samych warunkach, jakie obowiązują obywateli państwa, w którym działalność ma miejsce. Powyższe dotyczy również tworzenia agencji, oddziałów lub filii przez obywateli jednego z państw członkowskich WE lub partnerów WEOL ustanowionych na terytorium któregośkolwiek z tych państw.

## Artykuł 8

1. W zakresie stosowania niniejszej umowy i bez uszczerbku dla postanowień stosownych aktów prawnych, o których mowa w załączniku I, spółki lub firmy powołane lub utworzone zgodnie z prawem państwa członkowskiego WE lub partnera WEOL, posiadające główną siedzibę na terenie WEOL, są traktowane w taki sam sposób, jak osoby fizyczne będące obywatelami państw członkowskich WE lub obywatelami partnerów WEOL.

2. Przez „spółki lub firmy” rozumie się spółki prawa cywilnego lub handlowego, a także spółdzielnie oraz inne osoby prawne utworzone na podstawie prawa publicznego lub prywatnego, z wyjątkiem tych spółek lub firm, których działalność nie jest nastawiona na osiągnięcie zysku.

## Artykuł 9

1. Postanowień art. 7 i 8 nie stosuje się do działalności, która na terytorium którejśkolwiek z Umawiających się Stron jest związana, nawet sporadycznie, ze sprawowaniem władzy publicznej.

2. Postanowienia art. 7 i 8 oraz działania podejmowane na ich podstawie pozostają bez uszczerbku dla stosowania przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych Umawiających się Stron dotyczących wjazdu, pobytu i zatrudnienia lub przewidujących szczególne traktowanie cudzoziemców uzasadnione względami porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego lub zdrowia publicznego.

## Artykuł 10

1. Bez uszczerbku dla bardziej korzystnych postanowień zawartych w istniejących umowach, w zakresie stosowania niniejszej umowy Umawiające się Strony znoszą ograniczenia ilościowe lub środki o równoważnym skutku w odniesieniu do transferu sprzętu, dostaw, części zamiennych i innych urządzeń w przypadkach, gdy są one niezbędne, aby przewoźnik lotniczy WEOL mógł kontynuować swoją działalność w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego na warunkach przewidzianych w niniejszej umowie.

2. Zobowiązanie, o którym mowa w ust. 1, nie wyklucza możliwości wprowadzenia przez Umawiające się Strony zakazu lub ograniczeń w odniesieniu do tego typu transferu ze względu na porządek publiczny lub bezpieczeństwo publiczne, ochronę zdrowia i życia ludzi lub zwierząt, ochronę roślin albo ochronę własności przemysłowej i handlowej. Takie zakazy lub ograniczenia nie mogą stanowić środka arbitralnej dyskryminacji ani ukrytego ograniczenia w handlu między Umawiającymi się Stronami.

## BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE

## Artykuł 11

1. Umawiające się Strony podejmują stosowne działania mające na celu zapewnienie spełniania przez statki powietrzne zarejestrowane w jednej z Umawiających się Stron, w przypadku ich lądowania w portach lotniczych innej Umawiającej się Strony, międzynarodowych norm bezpieczeństwa ustalonych na mocy konwencji oraz przeprowadzenie inspekcji na płycie lotniska, zarówno na pokładzie, jak i na zewnątrz statku powietrznego, przez uprawnionych przedstawicieli tej drugiej Umawiającej się Strony, w zakresie ważności dokumentacji statku powietrznego i jego załogi, a także ogólnego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

2. Umawiająca się Strona może w każdej chwili wystąpić o konsultacje w sprawie norm bezpieczeństwa obowiązujących na terytorium innej Umawiającej się Strony w obszarach innych niż objęte aktami prawnymi wymienionymi w załączniku I.

3. Żadnego z zapisów niniejszej umowy nie należy interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwego organu nadzoru lotniczego do podejmowania wszelkich odpowiednich i natychmiastowych środków w przypadku stwierdzenia, że produkt lub usługa mogą:

(i) nie spełniać minimalnych norm, które mogą zostać ustanowione zgodnie z konwencją; lub

(ii) budzić poważne obawy – będące wynikiem kontroli, o której mowa w ust. 1 – że statek powietrzny lub operacje nim wykonywane nie są zgodne z minimalnymi normami ustalonymi zgodnie z konwencją; lub

(iii) budzić poważne obawy co do stanu utrzymania oraz stosowania minimalnych norm ustalonych zgodnie z konwencją.

4. W przypadku gdy właściwy organ nadzoru lotniczego podejmuje środki zgodnie z ust. 3, informuje on niezwłocznie o tym fakcie organy nadzoru lotniczego pozostałych Umawiających się Stron, powiadamiając o powodach, dla których podjęto działania.



5. W przypadku gdy środki podjęte zgodnie z ust. 3 zostają utrzymane, nawet jeśli ustały przyczyny, dla których je podjęto, każda z Umawiających się Stron może przekazać sprawę do rozpatrzenia przez wspólny komitet.

6. O wszelkich zmianach w prawie krajowym dotyczących statusu właściwego organu nadzoru lotniczego zainteresowana Umawiająca się Strona informuje pozostałe Umawiające się Strony.

#### OCHRONA LOTNICTWA

##### Artykuł 12

1. W celu zabezpieczenia lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji Umawiające się Strony zapewniają stosowanie wspólnych podstawowych norm oraz mechanizmów kontroli zgodności w zakresie ochrony lotnictwa, o których mowa w załączniku I, we wszystkich portach lotniczych na ich terytorium, zgodnie z odpowiednimi przepisami, o których mowa w tym załączniku.

2. Na żądanie Umawiające się Strony udzielają sobie wzajemnie wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobieżenia aktom bezprawnego zajęcia cywilnych statków powietrznych oraz innym bezprawnym aktom zagrażającym bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urzędzeń żeglugi powietrznej, a także wszelkim pozostałym działaniom zagrażającym ochronie lotnictwa cywilnego.

3. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zajęcia statku powietrznego lub innego bezprawnego aktu zagrażającego bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów, załóg, portów lotniczych lub urzędzeń żeglugi powietrznej Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie działania mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

4. Stowarzyszona strona może podlegać kontroli Komisji Europejskiej zgodnie z odpowiednim prawodawstwem Wspólnoty Europejskiej, o którym mowa w załączniku I, oraz może zostać wezwana do udziału w kontrolach Komisji Europejskiej przeprowadzanych na terytorium pozostałych Umawiających się Stron.

#### ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

##### Artykuł 13

1. Umawiające się Strony współpracują w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na WEOL, co pozwoli poprawić obecne normy bezpieczeństwa i całkowitą skuteczność ogólnych norm dotyczących ruchu lotniczego w Europie, a w konsekwencji zoptymalizować moce przewozowe i zminimalizować opóźnienia.

2. Aby ułatwić stosowanie prawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na swoim terytorium,

— stowarzyszone strony, w ramach swoich kompetencji, przy najbliższej okazji podejmują niezbędne działania celem przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez wyznaczenie lub powołanie stałych krajowych organów nadzoru, co najmniej funkcjonalnie niezależnych od dostawców usług żeglugi powietrznej,

— Wspólnota Europejska włącza stowarzyszone strony do wszelkich inicjatyw operacyjnych dotyczących usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez włączanie na wczesnym etapie odpowiednich działań Umawiających się Stron w tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

3. Wspólnota Europejska zapewnia, aby stowarzyszone strony były w pełni zaangażowane w opracowanie ogólnego planu dotyczącego zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w obrębie programu SESAR prowadzonego przez Komisję.

#### KONKURENCJA

##### Artykuł 14

1. W zakresie stosowania niniejszej umowy zastosowanie mają postanowienia załącznika III. W przypadku gdy inne umowy zawarte pomiędzy dwoma lub kilkoma Umawiającymi się Stronami, takie jak układy o stowarzyszeniu, zawierają przepisy dotyczące konkurencji i pomocy państwa, przepisy te stosuje się pomiędzy tymi Stronami.

2. Artykułów 15, 16 i 17 nie stosuje się w odniesieniu do postanowień załącznika III.

#### WYKONYWANIE

##### Artykuł 15

1. Bez uszczerbku dla postanowień ust. 2 i 3, każda Umawiająca się Strona zapewnia możliwość dochodzenia przed sądami krajowymi praw wynikających z niniejszej umowy, w szczególności z aktów, o których mowa w załączniku I.

2. W przypadkach, które mogą wpływać na rzeczywiste lub potencjalne usługi lotnicze, które mają zostać dopuszczone na mocy niniejszej umowy, instytucje Wspólnoty Europejskiej korzystają z przysługujących im uprawnień zgodnie z przepisami aktów określonych lub zawartych w załączniku I.

3. Wszelkie kwestie sporne dotyczące zgodności z prawem decyzji podejmowanych przez instytucje Wspólnoty Europejskiej na mocy niniejszej umowy, w szczególności na mocy aktów, o których mowa w załączniku I, podlegają wyłącznej jurysdykcji Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, zwanego dalej „Trybunałem Sprawiedliwości”.

## WYKŁADNIA

## Artykuł 16

1. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszej umowy oraz przepisów aktów prawnych, o których mowa w załączniku I, są w swojej istocie identyczne z odpowiednimi postanowieniami traktatu WE oraz aktami przyjętymi zgodnie z traktatem WE, postanowienia te podlegają w zakresie ich wdrożenia i stosowania wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości oraz Komisji Europejskiej, wydanymi przed datą podpisania niniejszej umowy. Orzeczenia i decyzje wydane po dacie podpisania niniejszej umowy są przekazywane pozostałym Umawiającym się Stronom. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron implikacje późniejszych orzeczeń i decyzji są określane przez wspólny komitet w celu zapewnienia prawidłowego wykonywania niniejszej umowy. Istniejąca wykładnia jest przekazywana partnerom WEOL przed podpisaniem umowy. Decyzje podejmowane przez wspólny komitet zgodnie z niniejszą procedurą są zgodne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości.

2. W przypadku gdy pytanie o wykładnię postanowień niniejszej umowy, przepisów aktów, o których mowa w załączniku I, lub aktów przyjętych na ich podstawie, które w swojej istocie są identyczne z odpowiednimi postanowieniami traktatu WE oraz z aktami przyjętymi zgodnie z traktatem WE, pojawia się w sprawie toczącej się przed sądem lub trybunałem partnera WEOL, sąd lub trybunał, jeśli uzna to za konieczne dla wydania orzeczenia i zgodnie z załącznikiem IV, występuje z zapytaniem o rozstrzygnięcie tej kwestii do Trybunału Sprawiedliwości. Partner WEOL może w drodze decyzji, zgodnie z załącznikiem IV, określić, w jakim zakresie i na jakich zasadach jego sądy i trybunały stosują niniejsze postanowienie. Decyzja w tej sprawie przekazywana jest depozytariuszowi umowy oraz Trybunałowi Sprawiedliwości. Depozytariusz umowy informuje pozostałe Umawiające się Strony.

3. W przypadku gdy zgodnie z ust. 2 sąd Umawiającej się Strony, od którego decyzji nie przysługuje zgodnie z prawem krajowym odwołanie, nie jest w stanie wystąpić do Trybunału Sprawiedliwości, wszelkie orzeczenia tego sądu są przekazywane przez tę Umawiającą się Stronę wspólnemu komitetowi, który działa w sposób gwarantujący zachowanie jednolitej wykładni niniejszej umowy. Jeśli wspólny komitet w ciągu dwóch miesięcy od zgłoszenia mu rozbieżności pomiędzy orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości a orzeczeniem sądu takiej Umawiającej się Strony nie zdoła zachować jednolitej wykładni niniejszej umowy, można zastosować procedury określone w art. 20.

## NOWE PRZEPISY

## Artykuł 17

1. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej z Umawiających się Stron do jednostronnego przyjęcia nowych przepisów lub zmian w obowiązujących przepisach dotyczących transportu lotniczego lub związanych z nim dziedzin wymienionych w załączniku I, z zastrzeżeniem zgodności

z zasadą niedyskryminacji oraz z postanowieniami niniejszego artykułu oraz art. 18 ust. 4. Stowarzyszone strony nie przyjmują takich przepisów, chyba że są one zgodne z niniejszą umową.

2. Niezwłocznie po przyjęciu nowych przepisów lub zmian przepisów, ale nie później niż w ciągu miesiąca od ich przyjęcia, Umawiająca się Strona informuje o nich pozostałe Umawiające się Strony za pośrednictwem wspólnego komitetu. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron wspólny komitet w ciągu dwóch miesięcy prowadzi wymianę poglądów na temat skutków nowych przepisów lub zmian przepisów dla prawidłowego funkcjonowania umowy.

3. Wspólny komitet:

- przyjmuje decyzję o zmianie załącznika I w celu włączenia nowych przepisów lub zmian przepisów, o ile jest to konieczne na zasadzie wzajemności; lub
- przyjmuje decyzję, na mocy której nowe przepisy lub zmiany przepisów są uznawane za zgodne z niniejszą umową; lub
- podejmuje decyzję o zastosowaniu innych środków mających na celu ochronę prawidłowego wykonania niniejszej umowy.

4. W odniesieniu do przepisów przyjętych w okresie pomiędzy podpisaniem niniejszej umowy a jej wejściem w życie, o których powiadomiono pozostałe Umawiające się Strony, data przedłożenia jest uznawana za datę otrzymania informacji. Termin podjęcia decyzji przez wspólny komitet nie może być krótszy niż sześćdziesiąt dni od daty wejścia w życie niniejszej umowy.

## WSPÓLNY KOMITET

## Artykuł 18

1. Bez uszczerbku dla art. 15 ust. 2 i 3 oraz art. 21 i 22, niniejszym powołuje się wspólny komitet, który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą umową i zapewnienie jej prawidłowego wykonania. W tym celu wspólny komitet przygotowuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach określonych niniejszą umową. Decyzje wspólnego komitetu są wprowadzane w życie przez Umawiające się Strony zgodnie z ich własnymi przepisami.

2. Wspólny komitet składa się z przedstawicieli Umawiających się Stron.

3. Wspólny komitet działa na zasadzie jednomyślności. Wspólny komitet może jednak zdecydować o poddaniu niektórych szczególnych kwestii głosowaniu większościowemu.

4. W celu prawidłowego egzekwowania niniejszej umowy Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji dotyczących między innymi nowych przepisów lub podjętych decyzji mających znaczenie dla niniejszej umowy, a także na wniosek jednej ze Stron podejmują konsultacje w ramach wspólnego komitetu, w tym konsultacje na temat kwestii socjalnych.

5. Wspólny komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

6. Partner WEOL lub Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie przewodniczą rotacyjnie wspólnemu komitetowi zgodnie z zasadami, które zostaną określone w regulaminie wewnętrznym.

7. Przewodniczący wspólnego komitetu zwołuje jego posiedzenia przynajmniej raz w roku w celu przeglądu ogólnego funkcjonowania umowy, a także na wniosek Umawiającej się Strony w przypadku, gdy wymagają tego okoliczności. Wspólny komitet stale nadzoruje rozwój orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. W tym celu Wspólnota Europejska przekazuje partnerom WEOL wszystkie orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości, które są istotne dla funkcjonowania niniejszej umowy. Wspólny komitet podejmuje działania w celu zachowania jednolitej wykładni niniejszej umowy w ciągu trzech miesięcy.

8. Wspólny komitet może podjąć decyzję o powołaniu grupy roboczej, która może wspomagać go w realizacji zadań.

#### Artykuł 19

1. Decyzja wspólnego komitetu jest wiążąca dla Umawiających się Stron. W przypadku gdy decyzja podjęta przez wspólny komitet zawiera wymóg podjęcia działań przez Umawiającą się Stronę, zainteresowana strona podejmuje konieczne działania i informuje o nich wspólny komitet.

2. Decyzje wspólnego komitetu publikowane są w dziennikach urzędowych Unii Europejskiej i partnerów WEOL. Każda decyzja określa termin jej wdrożenia przez Umawiającą się Stronę oraz wszelkie pozostałe informacje, które mogą mieć znaczenie dla podmiotów gospodarczych.

### ROZSTRZYGANIE SPORÓW

#### Artykuł 20

1. Wspólnota, działając wspólnie z państwami członkowskimi WE, lub partner WEOL mogą przekazać wspólnemu komitetowi sporną sprawę dotyczącą stosowania lub wykładni niniejszej umowy, z wyjątkiem przypadków, dla których w niniejszej umowie przewidziano szczególne procedury.

2. W razie przekazania sporu wspólnemu komitetowi zgodnie z ust. 1 strony sporu podejmują natychmiastowe konsultacje. W przypadkach gdy Wspólnota Europejska nie jest stroną w sporze, przedstawiciel Wspólnoty może zostać zaproszony do udziału w konsultacjach przez jedną ze stron sporu. Strony sporu mogą przygotować propozycję jego rozwiązania, która zostaje niezwłocznie przedstawiona wspólnemu komitetowi. Decyzje podejmowane przez wspólny komitet zgodnie z niniejszą procedurą są zgodne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości.

3. Jeśli wspólny komitet w okresie czterech miesięcy od daty zgłoszenia sporu nie zdoła podjąć decyzji o jego rozwiązaniu, strony sporu mogą przekazać sprawę do Trybunału Sprawiedliwości, którego decyzja będzie ostateczna i wiążąca. Procedurę

przekazywania spraw do Trybunału Sprawiedliwości w takich przypadkach określono w załączniku IV.

4. Jeśli wspólny komitet w okresie czterech miesięcy nie podejmie decyzji w zgłoszonej mu sprawie, Umawiające się Strony mogą zastosować przez okres nieprzekraczający sześciu miesięcy odpowiednie środki ochronne zgodnie z art. 21 i 22 niniejszej umowy. Po upływie tego okresu każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą umowę ze skutkiem natychmiastowym. Umawiające się Strony nie podejmują środków ochronnych w sprawach, które zostały przekazane Trybunałowi Sprawiedliwości zgodnie z niniejszą umową, z wyjątkiem przypadków określonych w art. 11 ust. 3 lub zgodnie z mechanizmami określonymi w poszczególnych aktach prawnych, o których mowa w załączniku I.

### ŚRODKI OCHRONNE

#### Artykuł 21

Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 3 oraz ocen bezpieczeństwa i ochrony, o których mowa w protokołach do niniejszej umowy, stosowanie środków ochronnych jest ograniczone w zakresie ich celu i okresu obowiązywania do tego, co jest absolutnie konieczne do zaradzenia zaistniałej sytuacji. Pierwszeństwo przyznaje się środkom, które w możliwie najmniejszy sposób zakłócają funkcjonowanie niniejszej umowy.

#### Artykuł 22

1. Rozważając zastosowanie środków ochronnych, Umawiająca się Strona notyfikuje to pozostałym Umawiającym się Stronom poprzez wspólny komitet i przekazuje wszelkie istotne informacje.

2. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach wspólnego komitetu w celu określenia rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez wszystkich.

3. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 3, Umawiająca się Strona nie może zastosować środków ochronnych przed upływem jednego miesiąca od daty notyfikacji dokonanej zgodnie z ust. 1, chyba że procedura konsultacji, o której mowa w ust. 2, została zakończona przed upływem tego terminu.

4. Umawiająca się Strona niezwłocznie powiadamia wspólny komitet o podjętych środkach, przekazując wszelkie istotne informacje.

### UJAWNIANIE INFORMACJI

#### Artykuł 23

Przedstawiciele, delegaci oraz eksperci Umawiających się Stron, jak również urzędnicy i inni pracownicy działający na podstawie niniejszej umowy zobowiązani są, również po zaprzestaniu pełnienia swoich funkcji, nie ujawniać informacji objętych tajemnicą zawodową, w szczególności informacji dotyczących przedsięwzięć i ich stosunków handlowych lub struktury kosztów.



## PAŃSTWA TRZECIE I ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE

## Artykuł 24

1. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron Strony te konsultują się ze sobą w ramach wspólnego komitetu zgodnie z procedurami określonymi w art. 25 i 26:

- a) w kwestiach dotyczących transportu lotniczego, którymi zajmują się organizacje międzynarodowe; oraz
- b) w sprawie różnych aspektów możliwego rozwoju w dziedzinie transportu lotniczego w ramach stosunków pomiędzy Umawiającymi się Stronami a państwami trzecimi, a także na temat funkcjonowania istotnych elementów dwustronnych lub wielostronnych umów zawartych w tej dziedzinie.

2. Konsultacje, o których mowa w ust. 1, odbywają się w ciągu miesiąca od złożenia wniosku lub – w przypadku spraw nagłych – w możliwie najkrótszym terminie.

## Artykuł 25

1. Głównymi celami konsultacji przewidzianych w art. 24 ust. 1 lit. a) są:

- a) wspólne ustalenie, czy zapytania dotyczą spraw będących przedmiotem wspólnego zainteresowania; oraz
- b) w zależności od rodzaju spraw:
  - wspólne ustalenie, czy działania Umawiających się Stron podejmowane na forum danych organizacji międzynarodowych powinny być skoordynowane, lub
  - wspólne rozważenie wszelkich innych odpowiednich rozwiązań.

2. Umawiające się Strony w możliwie najkrótszym terminie wymieniają wszelkie informacje istotne dla celów określonych w ust. 1.

## Artykuł 26

Głównymi celami konsultacji przewidzianych w art. 24 ust. 1 lit. b) jest zbadanie istotnych zagadnień i rozważenie wszelkich innych odpowiednich rozwiązań.

## POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

## Artykuł 27

1. Protokoły od I do IX określają postanowienia przejściowe oraz odpowiednie okresy ich stosowania w stosunkach pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a zainteresowaną stowarzyszoną stroną, z drugiej strony. W stosunkach pomiędzy Norwegią lub Islandią a stowarzyszoną stroną zastosowanie mają takie same warunki jak pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a zainteresowaną stowarzyszoną stroną, z drugiej strony.

2. W okresach przejściowych, o których mowa w ust. 1, istotne elementy systemu transportu lotniczego pomiędzy dwiema stowarzyszonymi stronami określa się na podstawie bardziej restrykcyjnego z dwóch protokołów odnoszących się do danych stron stowarzyszonych.

3. Stopniowe przechodzenie każdej ze stowarzyszonych stron do pełnego stosowania WEOL podlega ocenom. Oceny dokonuje Wspólnota Europejska we współpracy z zainteresowaną stowarzyszoną stroną. W przypadku gdy stowarzyszona strona stwierdzi, że warunki zamknięcia okresu przejściowego ustalonego w odpowiednim protokole zostały spełnione, powiadamia Wspólnotę Europejską, że należy dokonać oceny.

4. Jeśli Wspólnota Europejska stwierdzi, że warunki zostały spełnione, informuje o tym wspólny komitet oraz podejmuje decyzję, że zainteresowana stowarzyszona strona kwalifikuje się do przejścia do kolejnego okresu przejściowego lub do pełnego jej włączenia do Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, stosownie do sytuacji.

5. Jeśli Wspólnota Europejska stwierdzi, że warunki nie zostały spełnione, informuje o tym wspólny komitet. Wspólnota zaleca zainteresowanej stowarzyszonej stronie szczególne działania naprawcze i określa termin, w jakim działania te mogą być racjonalnie wdrożone. Przed zakończeniem okresu wdrożenia przeprowadza się drugą ocenę, a w razie konieczności także kolejne, w celu sprawdzenia, czy zalecane działania naprawcze zostały prawidłowo i skutecznie wdrożone.

STOSUNEK DO DWUSTRONNYCH UMÓW I UZGODNIEŃ  
W SPRAWIE TRANSPORTU LOTNICZEGO

## Artykuł 28

1. Postanowienia niniejszej umowy mają pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami dwustronnych umów lub uzgodnień w sprawie transportu lotniczego, obowiązujących pomiędzy stowarzyszonymi stronami, z jednej strony, a Wspólnotą Europejską, państwem członkowskim WE, Norwegią lub Islandią, z drugiej strony, jak również umów lub uzgodnień obowiązujących pomiędzy stowarzyszonymi stronami.

2. Nie naruszając ust. 1, w okresach przejściowych, o których mowa w art. 27, stosuje się pomiędzy stronami postanowienia dotyczące własności, praw przewozowych, zdolności przewozowych, częstotliwości, typu lub zmiany statków powietrznych, wspólnej obsługi połączeń (*code-sharing*) i taryf, zawarte w dwustronnych umowach lub porozumieniach obowiązujących pomiędzy stowarzyszoną stroną a Wspólnotą Europejską, państwem członkowskim WE, Norwegią lub Islandią, lub pomiędzy dwiema stowarzyszonymi stronami, jeśli w zakresie swobody działalności zainteresowanych przewoźników lotniczych postanowienia przedmiotowych dwustronnych umów lub porozumień są bardziej elastyczne od postanowień odpowiednich protokołów dotyczących danej stowarzyszonej strony.

3. Wszelkie spory pomiędzy stowarzyszoną stroną a inną Umawiającą się Stroną co do kwestii, czy w zakresie pełnego stosowania WEOL bardziej elastyczne są postanowienia protokołu dotyczącego danej stowarzyszonej strony, czy też postanowienia dwustronnych umów lub porozumień, rozstrzygane są zgodnie z zasadami rozstrzygania sporów określonymi w art. 20. Spory odnoszące się do ustalenia stosunku pomiędzy sprzecznymi protokołami rozstrzygane są w taki sam sposób.



**WEJŚCIE W ŻYCIE, PRZEGLĄD, ROZWIĄZANIE UMOWY  
I POZOSTAŁE POSTANOWIENIA****Artykuł 29****Wejście w życie**

1. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez jej sygnatariuszy zgodnie z ich procedurami. Dokumenty ratyfikacji lub zatwierdzenia umowy są składane w Sekretariacie Generalnym Rady Unii Europejskiej (depozytariusz), który notyfikuje je wszystkim pozostałym sygnatariuszom, jak również Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

2. Niniejsza umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po złożeniu dokumentów ratyfikacji lub zatwierdzenia umowy przez Wspólnotę Europejską i jej państwa członkowskie i przynajmniej jedną stowarzyszoną stronę. W odniesieniu do każdego sygnatariusza, który ratyfikuje lub zatwierdzi niniejszą umowę po tym terminie, wchodzi ona w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po złożeniu przez tego sygnatariusza swoich dokumentów ratyfikacji lub zatwierdzenia umowy.

3. Nie naruszając ust. 1 i 2, Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie oraz przynajmniej jedna stowarzyszona strona mogą zdecydować o tymczasowym stosowaniu niniejszej umowy we wzajemnych stosunkach, począwszy od daty jej podpisania, zgodnie z prawem krajowym, notyfikując to depozytariuszowi, który notyfikuje to pozostałym Umawiającym się Stronom.

**Artykuł 30****Przegląd**

Niniejsza umowa podlega przeglądowi na wniosek Umawiającej się Strony, a niezależnie od tego po pięciu latach od jej wejścia w życie.

**Artykuł 31****Rozwiązanie**

1. Każda z Umawiających się Stron może wypowiedzieć niniejszą umowę, notyfikując to depozytariuszowi, który notyfikuje to pozostałym Umawiającym się Stronom oraz Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. W przypadku wypowiedzenia umowy przez Wspólnotę Europejską i państwa członkowskie WE, umowa przestaje obowiązywać po upływie jednego roku od daty notyfikacji. W przypadku wypowiedzenia niniejszej umowy przez jedną z innych Umawiających się Stron przestaje ona obowiązywać po upływie jednego roku od daty notyfikacji, wyłącznie w odniesieniu do Umawiającej się Strony, która umowę wypowiedziała. Jednak świadczone na dzień

wygaśnięcia niniejszej umowy usługi lotnicze mogą być kontynuowane do zakończenia sezonu rozkładowego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), w trakcie którego przypada data wygaśnięcia umowy.

2. Po przystąpieniu stowarzyszonej strony do Unii Europejskiej strona ta automatycznie przestaje stanowić stroną stowarzyszoną niniejszej umowy, natomiast staje się państwem członkowskim WE.

3. Niniejsza umowa przestaje obowiązywać lub zostaje zawieszona w odniesieniu do stowarzyszonej strony w przypadku wygaśnięcia lub zawieszenia stosowania odpowiedniego układu o stowarzyszeniu.

**Artykuł 32****Rozszerzenie WEOL**

Wspólnota Europejska może zaprosić do udziału w WEOL państwa lub podmioty, które są gotowe dostosować swoje prawo dotyczące transportu lotniczego i związanych z nim zagadnień do prawodawstwa Wspólnoty Europejskiej w tym zakresie, z którymi Wspólnota nawiązała lub nawiązuje ścisłą współpracę gospodarczą, na przykład w formie układu o stowarzyszeniu WEOL. W tym celu Umawiające się Strony dokonują odpowiedniej zmiany niniejszej umowy.

**Artykuł 33****Port lotniczy w Gibraltarze**

1. Stosowanie niniejszej umowy w stosunku do portu lotniczego w Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

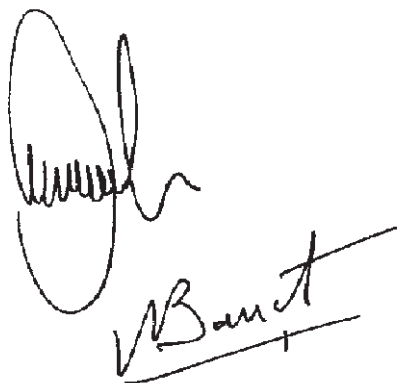
2. Stosowanie niniejszej umowy w odniesieniu do portu lotniczego w Gibraltarze zawieszono do czasu wejścia w życie ustaleń zawartych we Wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r.

**Artykuł 34****Języki**

Niniejsza umowa została sporządzona w jednym egzemplarzu w językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej oraz Umawiających się Stron innych niż Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

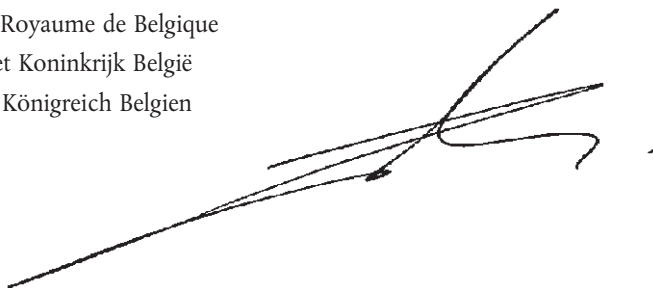
W DOWÓD CZEGO niżej podpisani odpowiednio upoważnieni pełnomocnicy złożyli swoje podpisy pod tekstem niniejszej umowy.

Por la Comunidad Europea  
Za Evropské společenství  
For Det Europæiske Fællesskab  
Für die Europäische Gemeinschaft  
Euroopa Ühenduse nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
For the European Community  
Pour la Communauté européenne  
Per la Comunità europea  
Eiropas Kopienas vārdā  
Europos bendrijos vardu  
az Európai Közösség részéről  
Għall-Komunità Ewropea  
Voor de Europese Gemeenschap  
W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
Pela Comunidade Europeia  
Za Európske spoločenstvo  
za Evropsko skupnost  
Euroopan yhteisön puolesta  
På Europeiska gemenskapens vägnar



V. Barrot

Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien



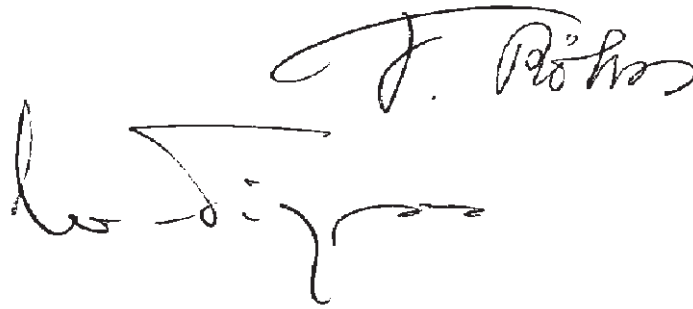
Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



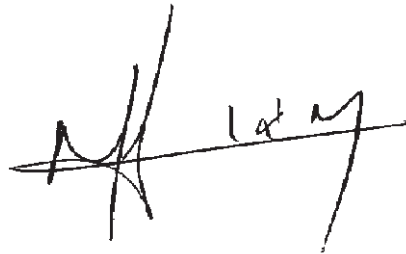
Für die Bundesrepublik Deutschland

Handwritten signature in black ink, appearing to read "J. Rösler".

Eesti Vabariigi nimel

Handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script.

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script.

Por el Reino de España

Handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script.

Pour la République française

Handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script.

Thar cheann Na hÉireann

For Ireland

Handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script.

Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā

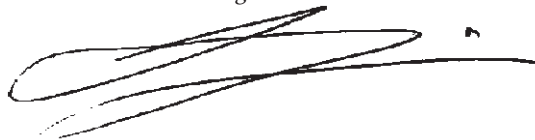


22 -06- 2006

Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről




Għar-Repubblika ta' Malta





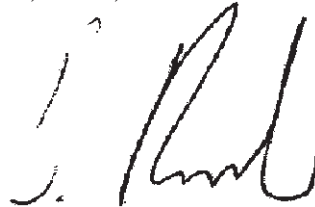
Voor het Koninkrijk der Nederlanden




Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



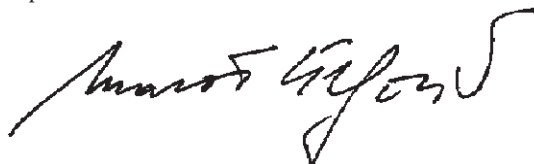
Pela República Portuguesa



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Për Republikën e Shqipërisë



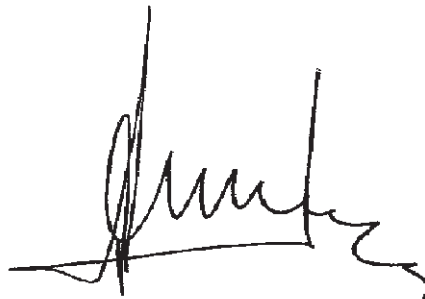
Za Bosnu i Hercegovinu

За Босну и Херцеговину

Za Bosnu i Hercegovinu



За Република България



Za Republiku Hrvatsku



За Бивша Југославска Република Македонија

Fyrir hönd Lyðveldisins Íslands



Za Republiku Crnu Goru



05 -07- 2006

For Kongeriket Norge



Pentru România



За Републику Србију



29 -06- 2006

For the United Nations Interim Administration in Kosovo  
*with Declaration*



**REPUBLIC OF MACEDONIA**  
**MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

Luxembourg, 9 June 2006

Dear Sirs,

Hereby I declare that the final text from 22 May 2006 of the Multilateral ECAA Agreement is acceptable for the Government of the Republic of Macedonia.

With this letter, the Government of the Republic of Macedonia considers itself as signatory of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area.

However, I declare that the Republic of Macedonia does not accept the denomination used for my country in the abovementioned Agreement, having in view that the constitutional name of my country is Republic of Macedonia.

Please accept, Sirs, the assurances of my highest consideration.

*Xhemali MEHAZI*

*Minister of Transport  
and Communications*





THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION  
AND THE EUROPEAN COMMISSION

Luxembourg, 9 June 2006

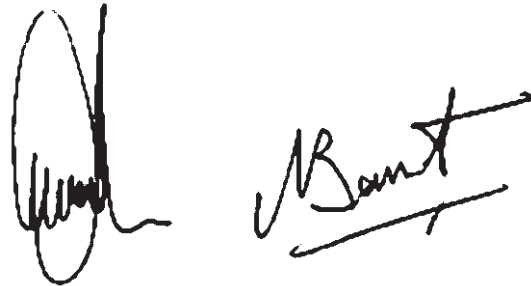
Mr. Xhemali MEHAZI,  
Minister of Transport and Communications  
of the former Yugoslav Republic of Macedonia,

Sir,

The European Community and its Member States take note of your letter of today's date and confirms that your letter and this reply shall together take the place of the signature of the Multilateral Agreement between the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the European Community and its Member States, the Republic of Iceland, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Kingdom of Norway, Serbia and Montenegro, Romania and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA). However, this cannot be construed as acceptance or recognition by the European Community and its Member States, in whatever form or content of a denomination other than the „former Yugoslav Republic of Macedonia”.

Please accept, Sir, the assurance of our highest consideration.

*On behalf of the European Community and  
its Member States*



—

## ZAŁĄCZNIK I

## PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA CYWILNEGO

„Mające zastosowanie przepisy” następujących aktów prawnych Wspólnoty Europejskiej stosuje się zgodnie z umową podstawową i załącznikiem II dotyczącym dostosowania horyzontalnego, o ile nie wskazano inaczej w niniejszym załączniku lub w protokołach od I do IX do niniejszej umowy. W koniecznych przypadkach szczególne dostosowania dla każdego aktu określono poniżej:

## A. DOSTĘP DO RYNKU I KWESTIE Z NIM ZWIĄZANE

Nr 2407/92

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–18 oraz załącznik, z wyjątkiem odniesienia w art. 13 ust. 3 do art. 226 (poprzednio 169) Traktatu WE

Nr 2408/92

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych

zmienione lub dostosowane:

- artykułem 29 Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Austrii, Republiki Finlandii i Królestwa Szwecji,
- decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. zmieniającą protokół 47 oraz niektóre załączniki do porozumienia EOG,
- artykułem 20 Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej, zwanego dalej aktem przystąpienia z 2003 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15 oraz załączniki I, II i III.

Nr 2409/92

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10.

Nr 95/93

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93,
- rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93,
- rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12 oraz 14a ust. 2.

W przypadku stosowania art. 12 ust. 2 termin „Komisja” zastępuje się terminem „wspólny komitet”.

Nr 96/67

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–25 oraz załącznik.

W przypadku stosowania art. 10 termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie WE”.

W przypadku stosowania art. 20 ust. 2 termin „Komisja” zastępuje się terminem „wspólny komitet”.

Nr 785/2004

Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8 i 10 ust. 2.

## B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4, 6 i 9 do 14.

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–19, załączniki I i II.

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11.

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12, załączniki I i V.

Nr 2096/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, załączniki I i V.

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9 oraz załącznik.

## C. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowo-technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowującym do postępu naukowo-technicznego rozporządzenie Rady (EWG) 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, 12 i 13, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie i załączników I do III.

W przypadku stosowania art. 12 termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie WE”.

Nr 94/56

Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12.

W przypadku stosowania art. 9 i 12 termin „Komisja” zastępuje się terminem „wszystkie pozostałe Umawiające się Strony WEOL”.

Nr 1592/2002

Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) 1592/2002,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 z 24 września 2003 r. dostosowującym art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–57, załączniki I i II.

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11, załączniki I i II.

Nr 1702/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 381/2005 z dnia 7 marca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4 oraz załącznik. Okresy przejściowe, o których mowa w tym rozporządzeniu, ustala wspólny komitet.



Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6, załączniki I–IV.

Nr 104/2004

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 104/2004 z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–7 oraz załącznik.

Nr 488/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 488/2005 z dnia 21 marca 2005 r. dotyczące honorariów i opłat pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–13 oraz załącznik.

#### D. OCHRONA LOTNICTWA

Nr 2320/2002

Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12 oraz załącznik.

Nr 622/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 68/2004 z dnia 15 stycznia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 622/2003,

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 781/2005 z dnia 24 maja 2005 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 622/2003,

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 857/2005 z dnia 6 czerwca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 622/2003.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5 oraz załącznik.

Nr 1217/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1217/2003 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11, załączniki I i II.

Nr 1486/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1486/2003 z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16.

Nr 1138/2004

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8.

#### E. OCHRONA ŚRODOWISKA

Nr 89/629

Dyrektywa Rady 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8.

Nr 92/14

Dyrektywa Rady 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

zmieniona:

- dyrektywą Rady 98/20/WE z dnia 30 marca 1998 r. zmieniającą dyrektywę 92/14/EWG,
- dyrektywą Komisji 1999/28/WE z dnia 21 kwietnia 1999 r. zmieniającą załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 991/2001 z dnia 21 maja 2001 r. zmieniającym załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11 oraz załącznik.

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty

W brzmieniu zmienionym lub dostosowanym aktem przystąpienia z 2003 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15, załączniki I i II.

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16, załączniki I do VI.

#### F. KWESTIE SOCJALNE

Nr 1989/391

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16 i 18–19.

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–19, 21–24 i 26–29.

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5.

#### G. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10.

Nr 92/59

Dyrektywa Rady 92/59/EWG z dnia 29 czerwca 1992 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–19.

Nr 93/13

Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 oraz załącznik.

W przypadku stosowania art. 10 termin „Komisja” zastępuje się terminem „wszystkie pozostałe Umawiające się Strony WEOL”.

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–34.

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych

zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8.

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–17.

#### H. POZOSTAŁE PRZEPISY

Nr 2299/1989

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/1989 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

zmienione:

— rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 2299/89,

— rozporządzeniem Rady (WE) nr 323/1999 z dnia 8 lutego 1999 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 2299/89.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–22 oraz załącznik.

Nr 91/670

Dyrektywa Rady nr 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8 oraz załącznik.

Nr 3925/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3925/91 z dnia 19 grudnia 1991 r. dotyczące zniesienia kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni, osób odbywających lot wewnątrz Wspólnoty oraz bagażu osób przekraczających morze wewnątrz Wspólnoty

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5.

Nr 437/2003

Rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty zmienione

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r. wykonującym i zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11, załączniki I i II.

Nr 1358/2003

Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r. wykonującym rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty oraz zmieniające jego załączniki I i II

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4, załączniki I–III.

Nr 2003/96

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 14 ust. 1 lit. b) i art. 14 ust. 2.

---

## ZAŁĄCZNIK II

**DOSTOSOWANIA HORYZONTALNE I NIEKTÓRE PRZEPISY PROCEDURALNE**

Przepisy aktów określonych w załączniku I stosuje się zgodnie z umową oraz pkt 1–4 niniejszego załącznika, o ile nie wskazano inaczej w załączniku I. Szczegóły dotyczące dostosowania poszczególnych aktów określono w załączniku I.

Umowa ma zastosowanie zgodnie z przepisami proceduralnymi określonymi w pkt 5 i 6 niniejszego załącznika.

**1. CZĘŚCI WPROWADZAJĄCE AKTÓW**

Preambuły przywołanych aktów nie są dostosowywane do celów niniejszej umowy. Są one brane pod uwagę w zakresie koniecznym dla prawidłowej wykładni i stosowania w ramach niniejszej umowy przepisów takich aktów.

**2. SZCZEGÓLNA TERMINOLOGIA AKTÓW**

Następujące terminy zastosowane w aktach wymienionych w załączniku I zastępuje się terminami podanymi poniżej:

- a) termin „Wspólnota” zastępuje się terminem „Wspólny Europejski Obszar Lotniczy”;
- b) terminy „prawo wspólnotowe”, „prawodawstwo wspólnotowe”, „instrumenty wspólnotowe” oraz „traktat WE” zastępuje się terminem „umowa WEOL”;
- c) termin „port lotniczy Wspólnoty” zastępuje się wyrażeniem „porty lotnicze położone w Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym”;
- d) termin „Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich” lub „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej” zastępuje się terminem „dzienniki urzędowe Umawiających się Stron”;
- e) termin „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” zastępuje się terminem „przewoźnik lotniczy WEOL”.

**3. ODNIESIENIA DO PAŃSTW CZŁONKOWSKICH**

Bez uszczerbku dla pkt 4 niniejszego załącznika, w każdym przypadku gdy akty wymienione w załączniku I zawierają odniesienia do „państwa członkowskiego” lub „państw członkowskich”, odniesienia te należy rozumieć jako obejmujące oprócz państw członkowskich WE także partnerów WEOL.

**4. PRZEPISY DOTYCZĄCE KOMITETÓW WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ I KONSULTACJI ZE STOWARZYSZONYMI STRONAMI**

Komisja Europejska konsultuje się z ekspertami stowarzyszonych stron oraz daje im możliwość przedstawienia własnego stanowiska we wszystkich sytuacjach, w których akty wymienione w załączniku I przewidują konsultacje Komisji Europejskiej z komitetami Wspólnoty Europejskiej, a także możliwość przedstawienia przez te ostatnie własnego stanowiska lub opinii.

Wszelkie konsultacje obejmują jedno posiedzenie, któremu przewodniczy Komisja Europejska, odbywające się w ramach wspólnego komitetu na zaproszenie Komisji Europejskiej przed konsultacjami prowadzonymi z odpowiednim komitetem Wspólnoty Europejskiej. Co najmniej dwa tygodnie przed posiedzeniem, o ile szczególne okoliczności nie wymagają krótszego terminu, Komisja Europejska przekazuje każdej stowarzyszonej stronie wszelkie konieczne informacje.

Stowarzyszone strony są proszone o przedstawienie swojego stanowiska Komisji Europejskiej. Komisja Europejska odpowiednio uwzględni stanowisko stowarzyszonych stron.

Powyższe postanowienia nie dotyczą stosowania zasad konkurencji określonych niniejszą umową, które podlegają właściwym procedurom konsultacji określonym w załączniku III.

**5. WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI**

W celu ułatwienia swoich wykonywania uprawnień przez właściwe organy Umawiających się Stron, na wniosek właściwe organy dokonują wzajemnej wymiany wszelkich informacji niezbędnych dla właściwego funkcjonowania niniejszej umowy.

**6. ODNIESIENIA DO JĘZYKÓW**

W procedurach stosowanych w ramach umowy i bez uszczerbku dla załącznika IV, Umawiające się Strony mają prawo używać dowolnego urzędowego języka instytucji Unii Europejskiej lub pozostałych Umawiających się Stron. Umawiające się Strony są jednak świadome, że język angielski ułatwia przeprowadzanie takich procedur. Jeśli oficjalny dokument sporządzono w języku, który nie jest językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej, równocześnie należy przedłożyć tłumaczenie tego dokumentu na język urzędowy instytucji Unii Europejskiej, z uwzględnieniem postanowień poprzedniego zdania. Umawiająca się Strona zamierzająca w procedurze ustnej używać języka niebędącego językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej zapewni tłumaczenie symultaniczne na język angielski.

## ZAŁĄCZNIK III

**PRZEPISY DOTYCZĄCE KONKURENCJI I POMOCY PAŃSTWA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 14 UMOWY PODSTAWOWEJ**

## Artykuł 1

**Monopole państwowe**

Stowarzyszona strona stopniowo dostosowuje wszelkie monopole państwowe o charakterze handlowym tak, aby do końca drugiego okresu, o którym mowa w protokole do niniejszej umowy, określającym działania przejściowe odnoszące się do danej stowarzyszonej strony, wyeliminować wszelkie formy dyskryminacji pomiędzy obywatelami Umawiających się Stron w zakresie warunków, na jakich towary są nabywane i wprowadzane do obrotu. Wspólny komitet jest informowany o działaniach podjętych dla realizacji tego celu.

## Artykuł 2

**Zbliżenie ustawodawstwa w zakresie konkurencji i pomocy państwa**

1. Umawiające się Strony uznają znaczenie zbliżenia istniejącego ustawodawstwa stowarzyszonych stron w zakresie konkurencji i pomocy państwa do obowiązującego w tym zakresie prawodawstwa Wspólnoty Europejskiej. Stowarzyszone strony podejmują starania celem stopniowego doprowadzenia swoich obecnych i przyszłych przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa do zgodności z dorobkiem Wspólnoty Europejskiej.
2. Proces zbliżania ustawodawstwa rozpoczyna się z chwilą wejścia w życie umowy, stopniowo rozszerza się na wszystkie elementy przepisów Wspólnoty Europejskiej dotyczących konkurencji i pomocy państwa, o których mowa w niniejszym załączniku, i zostaje zamknięty do końca drugiego okresu, o którym mowa w protokole do niniejszej umowy, określającym działania tymczasowe odnoszące się do danej stowarzyszonej strony. Stowarzyszona strona określa także w porozumieniu z Komisją Europejską sposoby monitorowania procesu zbliżania ustawodawstwa oraz działania w zakresie egzekwowania prawa, które mają zostać podjęte.

## Artykuł 3

**Zasady konkurencji i inne postanowienia gospodarcze**

1. Wymienione poniżej praktyki są niezgodne z prawidłowym funkcjonowaniem niniejszej umowy w zakresie, w jakim mogą mieć wpływ na stosunki handlowe pomiędzy dwoma lub kilkoma Umawiającymi się Stronami:
  - (i) wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, decyzje związków przedsiębiorstw i praktyki uzgodnione między przedsiębiorstwami, które mają na celu lub których skutkiem jest zapobieganie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji;
  - (ii) wykorzystywanie przez jedno lub więcej przedsiębiorstw dominującej pozycji na terytoriach Umawiających się Stron lub znacznej ich części;
  - (iii) jakakolwiek pomoc państwa zakłócająca konkurencję lub grożąca jej zakłóceniem przez wspieranie niektórych przedsiębiorstw lub niektórych produktów.
2. Wszelkie praktyki sprzeczne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania zasad konkurencji obowiązujących we Wspólnocie Europejskiej, w szczególności art. 81, 82, 86 i 87 traktatu WE oraz z wykładni przyjętej przez instytucje Wspólnoty Europejskiej.
3. Każda stowarzyszona strona zapewnia powierzenie niezależnemu w działaniu organowi publicznemu wszelkich uprawnień niezbędnych do pełnego stosowania ust. 1 pkt (i) oraz (ii), w odniesieniu do przedsiębiorstw prywatnych i państwowych oraz przedsiębiorstw, którym przyznano specjalne prawa.
4. Każda stowarzyszona strona wyznacza lub tworzy niezależny w działaniu organ, któremu nadaje uprawnienia niezbędne do pełnego stosowania ust. 1 pkt (iii). Organ ten posiada między innymi uprawnienia do zatwierdzania programów pomocy państwa oraz dotacji indywidualnych zgodnie z ust. 2, jak również uprawnienia do żądania zwrotu pomocy państwa w przypadku jej bezprawnego udzielenia.
5. Każda Umawiająca się Strona zapewnia przejrzystość w dziedzinie pomocy państwa, między innymi poprzez przekazywanie pozostałym Umawiającym się Stronom okresowych sprawozdań rocznych lub ich odpowiedników, sporządzonych zgodnie z metodą i formą właściwą dla badań dotyczących pomocy państwa przeprowadzanych przez Wspólnotę Europejską. Na wniosek Umawiającej się Strony druga strona dostarcza informacje dotyczące poszczególnych przypadków pomocy państwa.
6. Każda stowarzyszona strona tworzy wyczerpujący spis wszystkich programów pomocowych ustanowionych przed utworzeniem organu, o którym mowa w ust. 4, i dostosowuje te programy do kryteriów wymienionych w ust. 2.

7. a) W celu wykonania postanowień ust. 1 pkt (iii) Umawiające się Strony zgadzają się, aby w okresach, o których mowa w protokole do niniejszej umowy, określającym działania przejściowe odnoszące się do poszczególnych stowarzyszonych stron, wszelka pomoc państwa przyznana przez każdą stowarzyszoną stronę poddana została ocenie uwzględniającej fakt, że region stowarzyszonej strony traktowany jest tak samo jak region Wspólnoty Europejskiej określony w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.
  - b) Do końca pierwszego okresu, o którym mowa w protokole do niniejszej umowy, określającym działania przejściowe odnoszące się do stowarzyszonej strony, strona ta przedstawia Komisji Europejskiej dane o swoim PKB na mieszkańca, ujednolicone na poziomie NUTS II. Następnie organ, o którym mowa u ust. 4, oraz Komisja Europejska dokonują wspólnej oceny warunków kwalifikujących regiony danej stowarzyszonej strony, jak również maksymalną intensywność pomocy dla nich w celu sporządzenia regionalnej mapy pomocy na podstawie stosownych wytycznych Wspólnoty Europejskiej.
8. W przypadku gdy jedna z Umawiających się Stron uzna, że określona praktyka jest niezgodna z postanowieniami ust. 1, może ona podjąć stosowne działania po przeprowadzeniu konsultacji w ramach wspólnego komitetu lub po upływie trzydziestu dni roboczych od wystąpienia z wnioskiem o przeprowadzenie takich konsultacji.
  9. Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji, uwzględniając ograniczenia wynikające z wymogów zachowania tajemnicy zawodowej i handlowej.
-



## ZAŁĄCZNIK IV

## SPRAWY WNOSZONE DO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

## 1. Ogólne zasady dotyczące art. 16 umowy

1. W odpowiednim zakresie stosuje się procedury ustalone przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, zwany dalej „Trybunałem Sprawiedliwości”, dla pytań w trybie prejudycjalnym w ramach Wspólnoty Europejskiej. Po uzyskaniu orzeczenia wydanego w trybie prejudycjalnym sąd lub trybunał Umawiającej się Strony stosuje wykładnię określoną w orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości.
2. W ramach niniejszej umowy Umawiające się Strony mają takie same prawa dotyczące zgłaszania uwag do Trybunału Sprawiedliwości jak państwa członkowskie WE.

## 2. Zakres i zasady procedury określonej w art. 16 ust. 2 umowy

1. W przypadku gdy zgodnie z art. 16 ust. 2 zdanie drugie Umawiająca się Strona przyjmuje decyzję dotyczącą zakresu i procedury wnoszenia spraw do Trybunału Sprawiedliwości, w decyzji tej stwierdza się, że:
  - a) każdy sąd lub trybunał Umawiającej się Strony, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa krajowego, może zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o rozpatrzenie w trybie prejudycjalnym kwestii podniesionej w sprawie przed nim zawisłej a dotyczącej ważności lub wykładni aktu, o którym mowa w art. 16 ust. 2, jeżeli ten sąd lub trybunał uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania przezeń wyroku; albo
  - b) sąd lub trybunał Umawiającej się Strony może zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o rozpatrzenie w trybie prejudycjalnym kwestii podniesionej w sprawie przed nim zawisłej a dotyczącej ważności lub wykładni aktu, o którym mowa w art. 16 ust. 2, jeżeli sąd ten lub trybunał uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania orzeczenia.
2. Szczegóły dotyczące stosowania art. 16 ust. 2 opierają się na zasadach określonych w przepisach prawnych dotyczących funkcjonowania Trybunału Sprawiedliwości, w tym odpowiednich postanowień traktatu WE, statutu i regulaminu wewnętrznego Trybunału Sprawiedliwości, jak również jego orzecznictwa. Umawiająca się Strona, podejmując decyzję w sprawie szczegółów dotyczących stosowania niniejszego postanowienia, uwzględni także praktyczne wytyczne wydane przez Trybunał Sprawiedliwości w informacji dotyczącej wniosków sądów krajowych o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

## 3. Sprawy wnoszone zgodnie z art. 20 ust. 3 niniejszej umowy

Trybunał Sprawiedliwości traktuje spory wniesione do niego zgodnie z art. 20 ust. 3 umowy tak samo, jak spory wniesione zgodnie z art. 239 traktatu WE.

## 4. Sprawy wnoszone do Trybunału Sprawiedliwości oraz obowiązujące języki

Umawiające się Strony mają prawo do używania w postępowaniach przed Trybunałem Sprawiedliwości wszczynanych na podstawie umowy każdego z języków urzędowych instytucji Unii Europejskiej lub pozostałych Umawiających się Stron. Jeśli w oficjalnym dokumencie użyto języka, który nie jest językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej, równocześnie należy przedłożyć jego tłumaczenie na francuski. Umawiająca się Strona, która zamierza w procedurze ustnej korzystać z języka niebędącego językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej, zapewnia tłumaczenie symultaniczne na język francuski.

## ZAŁĄCZNIK V

## PROTOKÓŁ I

**Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i Państwami Członkowskimi WE, z jednej strony, a Republiką Albanii, z drugiej strony**

## Artykuł 1

**Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Albanii, dalej zwaną „Albanią”, wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Albanię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

## Artykuł 2

**Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego Albania:
  - (i) zostaje pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), rozporządzenia (WE) nr 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;
  - (v) ratyfikuje Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (vi) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego Albania stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

## Artykuł 3

**Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w pierwszym okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Albanię zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Albanii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
    - (ii) Albania lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez Albanię ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli;

- b) w drugim okresie przejściowym:
- (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Albanie zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt (i);
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Albanii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Albanie zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Albanii.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Albanii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Albania lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 4

##### **Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego Albania uczestniczy jako obserwator w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Albanii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Albanie przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 5

##### **Ochrona lotnictwa**

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Albanii poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
  2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Albanie przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.
-

**PROTOKÓŁ II****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Bośnią i Hercegowiną, z drugiej strony***Artykuł 1***Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

*Artykuł 2***Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina:
  - (i) zostaje pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywy 96/67/WE (obsługa naziemna), rozporządzenie (WE) nr 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) ratyfikuje Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (v) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina:
  - (i) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej, tworząc blok lub bloki funkcjonalne, oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;
  - (ii) stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami określonymi w załączniku I.

*Artykuł 3***Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w pierwszym okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Bośni i Hercegowinie a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
    - (ii) Bośnia i Hercegowina lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę ani nie sprawują efektywnej kontroli nad tymi przewoźnikami;

- b) w drugim okresie przejściowym:
- (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt (i);
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Bośni i Hercegowinie i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Bośni i Hercegowinie.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Bośni i Hercegowiny oraz Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Bośnia i Hercegowina lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 4

##### **Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina uczestniczy jako obserwator w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Bośni i Hercegowiny i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bośnię i Hercegowinę przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 5

##### **Ochrona lotnictwa**

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Bośni i Hercegowinie poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bośnię i Hercegowinę przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

**PROTOKÓŁ III****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Republiką Bułgarii, z drugiej strony**

## Artykuł 1

**Okres przejściowy**

1. Okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Bułgarii, dalej zwaną „Bułgarią”, wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską, i nie później niż do przystąpienia Bułgarii do Unii Europejskiej.
2. Odniesienia do „drugiego okresu przejściowego” w niniejszej umowie lub załącznikach do umowy oznaczają w przypadku Bułgarii okres przejściowy, o którym mowa w ust. 1.

## Artykuł 2

**Warunki dotyczące okresów przejściowych**

Do końca okresu przejściowego Bułgaria rozpocznie stosowanie niniejszej umowy wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I, zgodnie z art. 3 umowy podstawowej.

## Artykuł 3

**Przepisy przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej, w okresie przejściowym:
  - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bułgarię zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Bułgarii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Bułgarii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bułgarię zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Bułgarii.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Bułgarii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Bułgaria lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od początku okresu przejściowego.

## Artykuł 4

**Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Pod koniec okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Bułgarii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Do końca okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bułgarię przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

## Artykuł 5

**Ochrona lotnictwa**

Do końca okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bułgarię przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.



**PROTOKÓŁ IV****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Republiką Chorwacji, z drugiej strony**

## Artykuł 1

**Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Chorwacji, dalej zwaną „Chorwacją”, wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Chorwację wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

## Artykuł 2

**Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego Chorwacja:
  - (i) zostaje pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywy 96/67/WE (obsługa naziemna), rozporządzenia (WE) nr 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej, tworząc blok lub bloki funkcjonalne, oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;
  - (v) ratyfikuje Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (vi) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego Chorwacja stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

## Artykuł 3

**Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w trakcie pierwszego i drugiego okresu przejściowego przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Chorwację zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Chorwacji a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
  - b) w drugim okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Chorwację zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a);
    - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Chorwacji i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
    - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Chorwację zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Chorwacji;



- c) do końca drugiego okresu przejściowego Chorwacja lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez Chorwację ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Chorwacji oraz Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Chorwacja lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 4

##### **Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego Chorwacja uczestniczy jako obserwator w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Chorwacji i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Chorwację przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 5

##### **Ochrona lotnictwa**

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Chorwacji poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Chorwację przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.
-

**PROTOKÓŁ V****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, z drugiej strony**

## Artykuł 1

**Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

## Artykuł 2

**Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego Była Jugosłowiańska Republika Macedonii:
  - (i) zostaje pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), rozporządzenia 96/67/WE (obsługa naziemna), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;
  - (v) ratyfikuje Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (vi) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego Była Jugosłowiańska Republika Macedonii stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

## Artykuł 3

**Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w pierwszym okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
    - (ii) Była Jugosłowiańska Republika Macedonii lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii ani nie sprawują efektywnej kontroli nad tymi przewoźnikami;

- b) w drugim okresie przejściowym:
- (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt (i);
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których była Jugosłowiańska Republika Macedonii lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 4

##### **Stosowanie niektórych przepisów przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii**

Nie naruszając art. 2 niniejszego protokołu, po wejściu w życie niniejszej umowy Była Jugosłowiańska Republika Macedonii:

- (i) stosuje w praktyce Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
- (ii) egzekwuje stosowanie w praktyce rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii;
- (iii) rozwiązuje lub dostosowuje do prawa wspólnotowego umowę pomiędzy rządem Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii a liniami lotniczymi Macedonian Airlines (MAT).

#### Artykuł 5

##### **Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego Była Jugosłowiańska Republika Macedonii uczestniczy jako obserwator w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 6

##### **Ochrona lotnictwa**

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

**PROTOKÓŁ VI****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Republiką Serbii, z drugiej strony***Artykuł 1***Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Serbii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Republikę Serbii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

*Artykuł 2***Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego Republika Serbii:
  - (i) zostaje pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywy 96/67/WE (obsługa naziemna), rozporządzenia (WE) nr 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym dla Republiki Serbii, powołuje krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego dla Republiki Serbii, rozpoczyna reorganizację przestrzeni powietrznej Republiki Serbii, tworząc blok lub bloki funkcjonalne, oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;
  - (v) ratyfikuje Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (vi) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego Republika Serbii stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

*Artykuł 3***Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w pierwszym okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Republikę Serbii zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Republice Serbii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
    - (ii) Republika Serbii lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez Republikę Serbii ani nie sprawują efektywnej kontroli nad tymi przewoźnikami;

- b) w drugim okresie przejściowym:
- (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Republikę Serbii zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt (i);
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Republice Serbii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Republikę Serbii zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Republice Serbii.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Republiki Serbii oraz Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Republika Serbii lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 4

##### **Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego Republika Serbii uczestniczy jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Republiki Serbii i warunki ich uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Republikę Serbii przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 5

##### **Ochrona lotnictwa**

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Republice Serbii poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Republikę Serbii przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

**PROTOKÓŁ VII****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Republiką Czarnogóry, z drugiej strony***Artykuł 1***Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Czarnogóry wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Republikę Czarnogóry wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

*Artykuł 2***Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego Republika Czarnogóry:
  - (i) zostaje pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywy 96/67/WE (obsługa naziemna), rozporządzenia (WE) nr 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym dla Republiki Czarnogóry, powołuje krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego dla Republiki Czarnogóry, rozpoczyna reorganizację przestrzeni powietrznej Republiki Czarnogóry, tworząc blok lub bloki funkcjonalne, oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;
  - (v) ratyfikuje Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (vi) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego Republika Czarnogóry stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

*Artykuł 3***Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w pierwszym okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Republikę Czarnogóry zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Republice Czarnogóry a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
    - (ii) Republika Czarnogóry lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez Republikę Czarnogóry ani nie sprawują efektywnej kontroli nad tymi przewoźnikami;



- b) w drugim okresie przejściowym:
- (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Republikę Czarnogóry zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt (i);
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Republice Czarnogóry i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Republikę Czarnogóry zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Republice Czarnogóry.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Republiki Czarnogóry oraz Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Republika Czarnogóry lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 4

##### **Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego Republika Czarnogóry uczestniczy jako obserwator w pracy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Republiki Czarnogóry i warunki ich uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Republikę Czarnogóry przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 5

##### **Ochrona lotnictwa**

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Republice Czarnogóry poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Republikę Czarnogóry przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.



**PROTOKÓŁ VIII****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Rumunią, z drugiej strony**

## Artykuł 1

**Okres przejściowy**

1. Okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Rumunię wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszego protokołu, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.
2. Odniesienia do „drugiego okresu przejściowego” w niniejszej umowie lub załącznikach do umowy oznaczają w przypadku Rumunii okres przejściowy, o którym mowa w ust. 1.

## Artykuł 2

**Warunki dotyczące okresów przejściowych**

Do końca okresu przejściowego Rumunia rozpocznie stosowanie niniejszej umowy wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

## Artykuł 3

**Przepisy przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej, w okresie przejściowym:
  - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Rumunię zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Rumunii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Rumunii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Rumunię zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Rumunii.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Rumunii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których Rumunia lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od początku okresu przejściowego.

## Artykuł 4

**Bezpieczeństwo lotnicze**

1. Pod koniec okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status Rumunii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Do końca okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Rumunię przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

## Artykuł 5

**Ochrona lotnictwa**

Do końca okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Rumunię przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

**PROTOKÓŁ IX****Uzgodnienia przejściowe obowiązujące pomiędzy Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi WE, z jednej strony, a Tymczasową Administracją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, z drugiej strony**

## Artykuł 1

**Kompetencje UNMIK**

Postanowienia niniejszego protokołu pozostają bez uszczerbku dla kompetencji Misji Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, dalej zwanej „UNMIK”, wynikających z rezolucji Rady Bezpieczeństwa NZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

## Artykuł 2

**Okresy przejściowe**

1. Pierwszy okres przejściowy trwa od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez UNMIK wszystkich warunków określonych w art. 3 ust. 1 niniejszego protokołu, zgodnie z oceną przeprowadzoną przez Wspólnotę Europejską.
2. Drugi okres przejściowy trwa od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez UNMIK wszystkich warunków określonych w art. 3 ust. 2 niniejszego protokołu, zgodnie z oceną przeprowadzoną przez Wspólnotę Europejską.

## Artykuł 3

**Warunki dotyczące okresów przejściowych**

1. Do końca pierwszego okresu przejściowego UNMIK:
  - (i) bez uszczerbku dla swojego specjalnego statusu wynikającego z prawa międzynarodowego, wdraża wspólne wymagania lotnicze (JAR), przyjęte przez Wspólne Władze Lotnicze, oraz podejmuje starania w celu wdrożenia wszystkich aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, określonych w załączniku I;
  - (ii) rozpoczyna stosowanie dokumentu ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I;
  - (iii) rozpoczyna stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywy 94/56/WE (dochodzenie przyczyn wypadków), rozporządzenia (WE) nr 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywy 2003/42/WE (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywy 2000/79/WE (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I;
  - (iv) dokonuje rozdziału między dostawcą usług ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje lub wyznacza krajowy organ nadzorujący usługi ruchu lotniczego;
  - (v) stosuje w praktyce Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska);
  - (vi) musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa zawartych w umowie, o której mowa w art. 14 ust. 1 umowy podstawowej lub w załączniku III, w zależności od tego, który z tych dokumentów ma zastosowanie.
2. Do końca drugiego okresu przejściowego UNMIK stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi określonymi w załączniku I.

## Artykuł 4

**Uzgodnienia przejściowe**

1. Nie naruszając art. 1 ust. 1 umowy podstawowej,
  - a) w pierwszym okresie przejściowym:
    - (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez UNMIK zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Kosowie a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;
    - (ii) UNMIK lub mieszkańcy Kosowa nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów w przedsiębiorstwach przewoźników posiadających koncesje wydane przez UNMIK ani nie sprawują nad nimi efektywnej kontroli;

- b) w drugim okresie przejściowym:
- (i) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez UNMIK zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt (i);
  - (ii) przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Kosowie i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;
  - (iii) przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez UNMIK zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Kosowie.
2. Do celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.
3. Artykułów 7 i 8 umowy podstawowej nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania UNMIK i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi określonymi w załączniku I, odpowiednio do przewoźników lotniczych, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę, oraz do przewoźników lotniczych, w których UNMIK lub mieszkańcy Kosowa posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują efektywną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

#### Artykuł 5

### Konwencje i umowy międzynarodowe

W przypadkach gdy akty prawne przywołane w załączniku I stanowią o obowiązku przystąpienia do międzynarodowych konwencji lub umów, uwzględnia się specjalny status UNMIK wynikający z prawa międzynarodowego.

#### Artykuł 6

### Bezpieczeństwo lotnicze

1. Na początku pierwszego okresu przejściowego UNMIK uczestniczy jako obserwator w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
2. Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 umowy podstawowej, określa dokładny status UNMIK i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.
3. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez UNMIK przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

#### Artykuł 7

### Ochrona lotnictwa

1. Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi UNMIK poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, określonego w załączniku I.
  2. Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać, aby zezwolenie na obsługę połączeń do, z lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez UNMIK przewoźnikowi lotniczemu poddano specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadza tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.
-