EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 14.03.2006
COM(2006) 113 galīgā redakcija

2006/0036 (CNS)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMAM

par Daudzpusējā nolīguma parakstīšanu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (ECAA) izveidi un par šā nolīguma pagaidu piemērošanu

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMAM

par Daudzpusējā nolīguma noslēgšanu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (ECAA) izveidi

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Padome 1996. gada oktobrī ir pilnvarojusi Komisiju vadīt sarunas par daudzpusēju nolīgumu ar toreizējām kandidātvalstīm, kā arī ar Islandi un Norvēģiju. Šāda pilnvarojuma mērķis bija tirgus atvēršana Eiropas un tās kaimiņvalstu starpā, lai „Eiropas Kopējā gaisa telpa" (*ECAA*) starp Kopienu un trešām valstīm attīstītos pēc iekšējā tirgus parauga, kas nozīmē:

- piekļuves, jaudu un tarifu ziņā (savstarpēji) pilnīgi atvērtu tirgu, kur brīvību veikt uzņēmējdarbību neierobežo valstspiederības noteikumi,

- atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem sakārtotu tiesisko regulējumu attiecībā uz tādiem jautājumiem kā drošība, drošums un gaisa satiksmes pārvaldība.

Gaidāmā pievienošanās bija par iemeslu sarunu pārtraukumam ar toreizējām kandidātvalstīm 2002. gadā. Svarīgs solis uz priekšu ir sperts, 2004. gada decembrī paplašinot pilnvaras un iekļaujot sarunās Balkānu reģionu – tas palīdzēs reģiona partneriem šajā tautsaimniecībai tik svarīgajā nozarē tuvināties ES.

- **Vispārīgs situācijas raksturojums**

Daudzpusējā nolīguma tekstu pēdējās sarunu kārtas laikā 2005. gada 20. decembrī ir apstiprinājusi Albānija, Bosnija un Hercegovina, Bulgārija, Horvātija, Eiropas Kopiena, Islande, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Norvēģija, Serbija un Melnkalne, Rumānija un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misija Kosovā.

Šo sarunu rezultāti ir uzlūkojami kā liels un vērtīgs sasniegums. Panāktajam tiesiskā regulējuma konverģences mērogam nav precedenta – visi astoņi Rietumbalkānu partneri jeb „*ECAA* partneri" ir piekrituši sakārtot savu valstu aviācijas tiesību aktus atbilstīgi pilnam Kopienas aviācijas *acquis*. Saskaņoti noteikumi Eiropā radīs kopēju, brīvu un drošu gaisa satiksmes tirgu, kas var kļūt par citu nozaru virzītājspēku un dot ieguldījumu visa reģiona attīstībā, nesot labumu gan patērētājiem, gan nozarei. Tas ir liels solis pretī nākotnei, kur gaisa satiksmei būs viena no svarīgākajām lomām Eiropas politiskās un saimnieciskās integrācijas sekmēšanā.

- **Ar priekšlikuma jomu saistītie pastāvošie noteikumi**

Nolīgums aizstās dalībvalstu un *ECAA* partneru starpā noslēgtos nolīgumus par gaisa satiksmes pakalpojumiem.

- **Atbilstība citām Eiropas Savienības politikas jomām un mērķiem**

ECAA ir īpaši iecerēta kā atklāta struktūra, kas ir pieejama Eiropas valstīm, kuras vēlas pilnīgi iekļauties Eiropas aviācijas sistēmā un iesaistīties Kopienas Kaimiņattiecību politikā.

2) APSPRIEDES AR IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- **Apspriedes ar ieinteresētajām pusēm**

Apspriežu metodes, svarīgākās iesaistītās nozares un dalībnieku īss raksturojums

Īpašā komiteja, nozares apspriežu forums. Nozare: gaisa satiksme. Dalībnieki: dalībvalstis, aviosabiedrības, lidostas un to apvienības.

Rezultātu kopsavilkums un izmantošana

Vispārējs atbalsts; sarunās ar *ECAA* partneriem ir ņemti vērā politikas un likumdošanas priekšlikumi.

- **Ekspertu zināšanu ieguve un izmantošana**

Iesaistītās zinātniskās/kompetences jomas

Gaisa satiksme.

Izmantotā metodika

Visu Rietumbalkānu partneru gaisa satiksmes nozares novērtējuma pārskati.

Svarīgākās aptaujātās organizācijas/eksperti

Neatkarīgi dalībvalstu eksperti.

Saņemto un izmantoto padomu kopsavilkums

Eksperti nedomā, ka pastāv potenciāli nopietni riski ar neatgriezeniskām sekām.

Tirgus atvēršana būs saistīta ar tiesiskā regulējuma konverģenci, t.i., *ECAA* partneri īstenos Kopienas aviācijas *acquis,* nosakot ļoti augstus aviācijas drošības, drošuma, vides un patērētāju aizsardzības, konkurences u.c. standartus.

Kā ekspertu padomi ir darīti zināmi sabiedrībai

Dalībvalstis un ieinteresētās puses ir iepazīstinātas ar novērtējuma pārskatiem.

- **Ietekmes novērtējums**

Rietumbalkānu partneriem paredzēta atbalsta programma, lai palīdzētu īstenot Kopienas aviācijas *acquis*.

Citi varianti nav uzskatāmi par piemērotiem.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Salīdzinājumā ar sākotnējo redakciju, par kuru 1996. gadā notika sarunas ar toreizējām

desmit kandidātvalstīm, teksts ir ievērojami vienkāršots. Piemēram, konkurences jautājumi tagad tiks risināti saistībā ar Stabilizācijas un asociācijas procesu.

ECAA nolīguma pamatu veido kopīgs „daudzpusējs galvenais teksts", kas attiecas uz visiem nolīguma parakstītājiem. Kopīgo tekstu papildina virkne protokolu, kas ir pielāgoti katras tās valsts īpašajām vajadzībām, kura pievienojas *ECAA*, ieskaitot atbilstīgus pārejas noteikumus. Visbeidzot, Nolīguma pielikumā ir uzskaitīti ar aviāciju saistītie Kopienas tiesību akti, kas būs jāpiemēro *ECAA*.

- **Juridiskais pamats**

EK līguma 80. panta 2. punkts, 300. panta 2. punkts, 300. panta 4. punkts.

- **Subsidiaritātes princips**

Priekšlikums ir ekskluzīvi Kopienas kompetencē. Tādēļ subsidiaritātes princips nav piemērojams.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šādu iemeslu dēļ.

ECAA nolīgums ir daudzpusējs nolīgums par aviāciju, kas lielā mērā aizstās dalībvalstu un *ECAA* partneru starpā noslēgtos divpusējos nolīgumus par gaisa satiksmes pakalpojumiem. Tomēr dalībvalstīm joprojām būs tiesības vajadzības gadījumā īstenot piesardzības pasākumus.

Nolīgumu pārvaldīs Pušu pārstāvju Apvienotā komiteja. Ir paredzēts, ka tās sanāksmes notiks vienu reizi vai divas reizes gadā.

- **Instrumentu izvēle**

Ieteiktie instrumenti: starptautisks nolīgums.

Padome ir aicināta apstiprināt lēmumu par Nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu un lēmumu par Nolīguma noslēgšanu.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Vienkāršošana**

Priekšlikums paredz tiesību aktu vienkāršošanu.

Vairākus dalībvalstu un *ECAA* partneru starpā noslēgtus divpusējus nolīgumus par gaisa satiksmes pakalpojumiem lielā mērā aizstās viens vienots Kopienas nolīgums.

- **Priekšlikuma sīks skaidrojums**

1) Priekšlikums Padomes lēmumam par Daudzpusējā nolīguma parakstīšanu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi un par šā nolīguma pagaidu piemērošanu.
2) Priekšlikums Padomes lēmumam par *ECAA* nolīguma noslēgšanu.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMAM

par Daudzpusējā nolīguma parakstīšanu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi un par šā nolīguma pagaidu piemērošanu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu un 300. panta 4. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[1],

tā kā:

(1) Padome ir pilnvarojusi Komisiju sākt sarunas ar atsevišķām Eiropas trešām valstīm par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi.

(2) Komisija Kopienas vārdā ir vadījusi sarunas par daudzpusēju nolīgumu saistībā ar Eiropas Kopējās gaisa telpas izveidi ar Albāniju, Bosniju un Hercegovinu, Bulgāriju, Horvātiju, Islandi, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģiju, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā saskaņā ar mehānismiem un direktīvām, kas ir minētas pielikumā Padomes lēmumam, ar ko Komisiju pilnvaro sākt sarunas par *ECAA* izveidi.

(3) Nolīgums, par kuru Komisija ir vadījusi sarunas, ir jāparaksta un jāpiemēro pagaidu kārtā, ņemot vērā, ka to ir iespējams noslēgt vēlāk,

IR NOLEMUSI ŠADI.

1. pants

1. Ņemot vērā, ka Nolīgumu ir iespējams noslēgt vēlāk, Padomes priekšsēdētājs ir pilnvarots izraudzīt personu vai personas, kas ir tiesīgas Kopienas vārdā parakstīt Daudzpusējo nolīgumu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un

[1] OV C , , . lpp.

Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi.

2. Līdz tā spēkā stāšanās dienai Nolīgumu piemēro pagaidu kārtā no dienas, kad to ir parakstījusi Kopiena un jebkura cita Puse, kas sniedz Nolīguma 29. panta 3. punktā paredzēto paziņojumu, ar noteikumu, ka to vidū ir vismaz viena Asociētā puse. Padomes priekšsēdētājs ir pilnvarots sniegt minēto paziņojumu Kopienas vārdā.

3. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

2. pants

1. Apvienotajā komitejā, ko izveido saskaņā ar Nolīguma 18. pantu, Kopienu pārstāv Komisija, piedaloties dalībvalstu pārstāvjiem.

2. Kopienas nostāju attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem apstiprina Komisija.

Briselē,

Padomes vārdā -
priekšsēdētājs

2006/0036 (CNS)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMAM

par Daudzpusējā nolīguma noslēgšanu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu un 300. panta 3. punkta pirmo daļu, kā arī 300. panta 4. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[2],

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu[3],

tā kā:

(1) Padome ir pilnvarojusi Komisiju sākt sarunas ar atsevišķām Eiropas trešām valstīm par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi.

(2) Komisija Kopienas vārdā ir vadījusi sarunas par Daudzpusējo nolīgumu saistībā ar Eiropas kopējās gaisa telpas izveidi ar Albāniju, Bosniju un Hercegovinu, Bulgāriju, Horvātiju, Islandi, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģiju, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā saskaņā ar mehānismiem un direktīvām, kas ir minētas pielikumā Padomes lēmumam, ar ko Komisiju pilnvaro sākt sarunas par *ECAA* izveidi.

(3) Šis nolīgums Kopienas vārdā ir parakstīts , ņemot vērā, ka to ir iespējams noslēgt vēlāk saskaņā ar Padomes [...] Lēmumu …/…/EK[4].

(4) Šis nolīgums ir jāapstiprina,

---

2 OV C , , . lpp.
3 OV C , , . lpp.
4 OV C , , . lpp.

IR NOLEMUSI ŠADI.

1. pants

1. Padome Kopienas vārdā apstiprina Daudzpusējo nolīgumu starp Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās gaisa telpas (*ECAA*) izveidi.

2. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

2. pants

Padomes priekšsēdētājs ir pilnvarots izraudzīt personu, kas ir tiesīga sniegt Nolīguma 29. panta 1. punktā paredzēto paziņojumu.

3. pants

1. Apvienotajā komitejā, ko izveido saskaņā ar Nolīguma 18. pantu, Kopienu pārstāv Komisija, piedaloties dalībvalstu pārstāvjiem.

2. Kopienas nostāju attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem apstiprina Komisija.

Briselē,

Padomes vārdā -
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

Daudzpusējais nolīgums

starp

Albānijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Eiropas Kopienu, Islandes Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Norvēģijas Karalisti, Serbiju un Melnkalni, Rumāniju un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā[5]

par

Eiropas Kopējās gaisa telpas izveidi

Līgumslēdzējas puses,

ATZĪSTOT starptautiskās civilās aviācijas integrēto raksturu un vēlmē izveidot Eiropas Kopējo gaisa telpu (*ECAA*), kuras pamatā ir Līgumslēdzēju pušu savstarpēja gaisa satiksmes tirgus pieejamība un brīvība veikt uzņēmējdarbību ar vienlīdzīgiem konkurences nosacījumiem un ievērojot vienādus noteikumus, tostarp drošības, drošuma, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālās saskaņotības un vides jomā;

ŅEMOT VĒRĀ, ka *ECAA* piemērojamie noteikumi attiecas uz vairākām Pusēm un tādēļ saistībā ar *ECAA* ir jāformulē īpaši noteikumi;

PIEKRĪTOT, ka ir atbilstīgi par minēto *ECAA* noteikumu pamatu ņemt attiecīgos šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos Eiropas Kopienā spēkā esošos tiesību aktus, neskarot noteikumus, ko paredz EK līgums;

ATZĪSTOT, ka, pilnīgi ievērojot *ECAA* noteikumus, Līgumslēdzējas puses ir tiesīgas izmantot priekšrocības, ko sniedz *ECAA*, tostarp tirgus pieejamību;

ATCEROTIES, ka *ECAA* noteikumu pilnīga ievērošana, tostarp pilnīga tirgus pieejamība, nav sasniedzama uzreiz, bet drīzāk pakāpeniski ar īpašu, laika ziņā ierobežotu pārejas noteikumu palīdzību;

UZSVEROT, ka, vajadzības gadījumā attiecīgi ievērojot pārejas noteikumus, ar gaisa pārvadātāju tirgus pieejamību saistītajos noteikumos nav iekļaujami ierobežojumi attiecībā uz reisu biežumu, jaudu, gaisa satiksmes maršrutiem, gaisa kuģu veidiem, kā arī citādi ierobežojumi saskaņā ar divpusējiem gaisa satiksmes nolīgumiem vai noteikumiem, un prasība, ka gaisa pārvadātājiem jānoslēdz komerciāli nolīgumi vai tamlīdzīgas vienošanās, nevar būt par tirgus pieejamības nosacījumu;

UZSVEROT, ka saistībā ar gaisa satiksmes infrastruktūru pieejamību, jo īpaši gadījumos, kad šīs infrastruktūras ir ierobežotas, attiecībā uz gaisa pārvadātājiem jāievēro nediskriminācijas princips;

[5] Saskaņā ar ANO Drošības padomes 1999. gada 10. jūnija Rezolūciju Nr. 1244.

ATCEROTIES, ka asociācijas nolīgumi nolūkā nodrošināt šo nolīgumu pušu savstarpējām komerciālajām vajadzībām pielāgotu to savstarpējās satiksmes koordinētu attīstību un progresīvu liberalizāciju principiāli nosaka, ka gaisa satiksmē savstarpējas tirgus pieejamības nosacījumus reglamentē īpaši nolīgumi;

ATCEROTIES ikvienas Asociētās puses vēlmi sakārtot savus gaisa satiksmes tiesību aktus un saistītos jautājumus atbilstīgi Eiropas Kopienas tiesību aktiem un saistītajiem jautājumiem, tostarp ņemot vērā Kopienas tiesiskā regulējuma turpmāko attīstību;

ATZĪSTOT, ka šajā sakarā svarīga nozīme ir tehniskai palīdzībai;

ATZĪSTOT, ka attiecības starp Kopienu un Norvēģiju un Islandi arī turpmāk jāveido saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu;

VĒLMĒ rēķināties ar Eiropas Kopējās gaisa telpas turpmāku paplašināšanos;

ATCEROTIES Eiropas Kopienas un Asociēto pušu sarunas ar nolūku noslēgt nolīgumus par atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem, kas ļaus saskaņot Eiropas Kopienas dalībvalstu un Asociēto pušu divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus ar Eiropas Kopienas tiesību aktiem,

IR VIENOJUŠĀS ŠĀDI.

Mērķi un principi

1. pants

1. Šā nolīguma mērķis ir izveidot Eiropas Kopējo gaisa telpu, tālāk tekstā „*ECAA*”. *ECAA* pamatā ir brīva tirgus pieejamība, brīvība veikt uzņēmējdarbību, vienlīdzīgi konkurences nosacījumi un kopīgi noteikumi, tostarp drošības, drošuma, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālajā un vides jomā. Minētajā nolūkā šajā nolīgumā ir izklāstīti noteikumi, ko saskaņā ar tālāk izklāstītajiem nosacījumiem piemēro Līgumslēdzēju pušu starpā. Šajos noteikumos ietilpst noteikumi, ko paredz I pielikumā uzskaitītie tiesību akti.

2. Šā nolīguma noteikumus piemēro, ciktāl tie attiecas uz gaisa satiksmi vai I pielikumā minētiem saistītiem jautājumiem.

3. Šis nolīgums sastāv no pantu kopuma, kurā ir izklāstīti *ECAA* darbības pamataspekti (Nolīguma galvenais teksts), vairākiem pielikumiem, tostarp I pielikuma, kurā ir uzskaitīti Eiropas Kopienas tiesību akti, ko piemēro Līgumslēdzēju pušu starpā saskaņā ar Nolīguma galveno tekstu, un vairākiem protokoliem, no kuriem vismaz viens attiecībā uz katru Asociēto pusi nosaka tai piemērojamos pārejas noteikumus.

2. pants

1. Šajā nolīgumā:

   a) „Nolīgums” ir Nolīguma galvenais teksts, tā pielikumi, tiesību akti, kas minēti tā I pielikumā, kā arī tā protokoli;
   b) „Asociētā puse” ir Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Bulgārijas Republika, Horvātijas Republika, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika,

Rumānija, Serbija un Melnkalne vai jebkura cita valsts vai organizācija, kas saskaņā ar 32. pantu kļūst par šā nolīguma Pusi;

c) papildu Asociētā puse ir „*UNMIK*", kas ir Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misija Kosovā saskaņā ar ANO Drošības padomes 1999. gada 10. jūnija Rezolūciju Nr. 1244;

d) „Līgumslēdzēja puse" ir Eiropas Kopiena, Asociētā puse, Norvēģija vai Islande;

e) „*ECAA* partneris" ir Asociētā puse, Norvēģija vai Islande;

f) „EK līgums" ir Eiropas Kopienas dibināšanas līgums;

g) „EEZ līgums" ir 1992. gada 2. maijā parakstītais Eiropas Ekonomikas zonas līgums ar tā protokoliem un pielikumiem, kura Puses ir Eiropas Kopiena, tās dalībvalstis, Islande, Lihtenšteina un Norvēģija;

h) „Asociācijas nolīgums" ir katrs šāds nolīgums, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienu vai Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un attiecīgo Asociēto pusi, no otras puses;

i) „*ECAA* gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kam ir licence, kā to paredz šis nolīgums saskaņā ar noteikumiem, ko nosaka attiecīgie I pielikumā uzskaitītie tiesību akti;

j) „kompetenta civilās aviācijas iestāde" ir valdības iestāde vai organizācija, kam ir juridiskas tiesības novērtēt atbilstību, apstiprināt un kontrolēt kādai Līgumslēdzējai pusei piekritīgu preču vai pakalpojumu, vai licenču izmantošanu vai pārdošanu un kas var veikt piespiedu pasākumus, lai nodrošinātu, ka tās jurisdikcijā esošās pārdodamās preces vai pakalpojumi atbilst juridiskajām prasībām;

k) „Konvencija" ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī Čikāgā, un tās grozījumi un pielikumi;

l) „*SESAR*" ir vienotās Eiropas gaisa telpas tehniskā īstenošana, kas nodrošina jaunāko paaudžu *ATM* sistēmu koordinētu, sinhronizētu izstrādi un izvietošanu;

m) „*ATM* ģenerālplāns" ir *SESAR* sākumpunkts;

n) „EK dalībvalsts" ir Eiropas Kopienas dalībvalsts.

2. Terminu „valsts", „nacionāls (valsts)", „valstspiederīgie" vai „teritorija" lietojums neskar nevienas Līgumslēdzējas puses statusu saskaņā ar starptautisko tiesību normām.

3. pants

Tiesību akti, kas ir minēti vai iekļauti šā nolīguma I pielikumā vai Apvienotās komitejas lēmumos, Līgumslēdzējām pusēm ir saistoši un ir to iekšējā tiesiskā regulējuma daļa vai par tādu kļūst, ievērojot šādu kārtību:

a) tiesību akti, kuri atbilst EK regulām, kļūst par Līgumslēdzēju pušu iekšējā tiesiskā regulējuma daļu;

b) par to tiesību aktu īstenošanas veidu un metodēm, kuri atbilst EK direktīvām, lemj Līgumslēdzēju pušu iestādes.

4. pants

Līgumslēdzējas puses veic visus vajadzīgos vispārējos vai atsevišķos pasākumus, lai nodrošinātu ar šo nolīgumu saistīto pienākumu izpildi, un atturas no jebkuriem pasākumiem, kas varētu apdraudēt šā nolīguma mērķu sasniegšanu.

5. pants

Šā nolīguma noteikumi neietekmē attiecības Līgumslēdzēju pušu un EEZ līguma Pušu starpā.

Nediskriminācijas princips

6. pants

Saistībā ar šā nolīguma darbības jomu un neskarot tajā ietvertos speciālos noteikumus, ir aizliegta jebkura ar valstspiederību saistīta diskriminācija.

Tiesības veikt uzņēmējdarbību

7. pants

Saistībā ar šā nolīguma darbības jomu un nosacījumiem un neskarot I pielikumā uzskaitīto attiecīgo tiesību aktu noteikumus, nav ierobežota EK dalībvalstu vai *ECAA* partneru valstspiederīgo brīvība veikt uzņēmējdarbību jebkurā no to teritorijām. Brīvība veikt uzņēmējdarbību ietver tiesības sākt un izvērst darbību kā pašnodarbinātām personām, kā arī dibināt un vadīt uzņēmumus, jo īpaši uzņēmējsabiedrības vai uzņēmumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus saviem valstspiederīgajiem paredz tās valsts tiesību akti, kurā šāda uzņēmējdarbība notiek. Tas attiecas arī uz aģentūru, filiāļu vai meitasuzņēmumu izveidi, ko veic EK dalībvalstu vai *ECAA* partneru valstspiederīgie, kas nodarbojas ar uzņēmējdarbību jebkurā no to teritorijām.

8. pants

1. Saistībā ar šā nolīguma darbības jomu un neskarot I pielikumā uzskaitīto attiecīgo tiesību aktu noteikumus, pret uzņēmējsabiedrībām vai uzņēmumiem, kas ir izveidoti vai organizēti saskaņā ar EK dalībvalstu vai *ECAA* partneru tiesību aktiem un kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas *ECAA*, ievēro tādu pašu attieksmi kā pret EK dalībvalstu vai *ECAA* partneru fiziskām personām, kas ir to valstspiederīgie.

2. Ar terminu „uzņēmējsabiedrības vai uzņēmumi” saprot uzņēmējsabiedrības vai uzņēmumus, kas ir izveidoti saskaņā ar civiltiesībām vai komerctiesībām, ieskaitot kooperatīvas sabiedrības un citas juridiskas personas, kuru darbību reglamentē publiskās tiesības vai privāttiesības, izņemot bezpeļņas organizācijas.

9. pants

1. Šā nolīguma 7. un 8. panta noteikumus nepiemēro darbībām, kas jebkuras Līgumslēdzējas puses teritorijā, lai arī tikai retumis, ir saistītas ar valsts varas īstenošanu.

2. Šā nolīguma 7. un 8. panta noteikumi un ar to īstenošanu saistītie pasākumi neskar to noteikumu piemērojamību, kas normatīvajos un administratīvajos aktos ir paredzēti kā īpaša kārtība attiecībā uz ārvalstu valstspiederīgajiem sabiedriskās kārtības, sabiedrības drošības vai sabiedrības veselības aizsardzības nolūkos.

10. pants

1. Neskarot pastāvošo nolīgumu labvēlīgākus noteikumus, un saistībā ar šā nolīguma darbības jomu Līgumslēdzējas puses atceļ kvantitatīvus ierobežojumus un pasākumus ar līdzvērtīgām sekām attiecībā uz aprīkojuma, izejvielu un materiālu, rezerves daļu un citu ierīču pārvietošanu, ja tā ir vajadzīga, lai *ECAA* gaisa pārvadātāji varētu turpināt sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus saskaņā ar nosacījumiem, ko paredz šis nolīgums.

2. Šis pienākums nekavē Līgumslēdzējas puses aizliegt vai ierobežot šādu pārvietošanu, ja to attaisno tādi mērķi kā sabiedriskā kārtība vai sabiedrības drošība, cilvēku, dzīvnieku vai augu veselības un dzīvības aizsardzība vai intelektuālā, rūpnieciskā un komerciālā īpašuma aizsardzība. Taču šādus aizliegumus vai ierobežojumus neizmanto kā patvaļīgas diskriminācijas līdzekli vai maskētus ierobežojumus tirdzniecībai Līgumslēdzēju pušu starpā.

Aviācijas drošums

11. pants

1. Līgumslēdzējas puses gādā par atbilstīgiem līdzekļiem, lai nodrošinātu, ka vienā Līgumslēdzēja pusē reģistrētie gaisa kuģi, nolaižoties citas Līgumslēdzējas puses lidostās, ievēro saskaņā ar Konvenciju noteiktos starptautiskos drošuma standartus, un attiecīgās citas Līgumslēdzējas puses pilnvaroti pārstāvji pārbauda gaisa kuģus gan no iekšpuses, gan no ārpuses, lai pārliecinātos par attiecīgā gaisa kuģa un tā apkalpes dokumentu derīgumu un gaisa kuģa un tā aprīkojuma redzamo stāvokli.

2. Ikviena Līgumslēdzēja puse jebkurā laikā var pieprasīt konsultēšanos saistībā ar drošuma standartiem, kurus cita Līgumslēdzēja puse uztur jomās, ko neaptver šā nolīguma I pielikumā minētie tiesību akti.

3. Šajā nolīgumā nekas nav interpretējams tā, lai ierobežotu kompetentas civilās aviācijas iestādes pilnvaras veikt visus vajadzīgos un tūlītējos pasākumus gadījumos, kad tā atklāj iespējamību, ka preces vai pakalpojumi:

   i) neatbilst standartu minimumam, ko var noteikt saskaņā ar Konvenciju, vai

ii) rada nopietnas bažas (šā panta 1. punktā minēto pārbaužu rezultātā), ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst saskaņā ar Konvenciju noteiktajam standartu minimumam, vai

iii) rada nopietnas bažas, ka saskaņā ar Konvenciju noteiktais standartu minimums netiek efektīvi uzturēts un pārvaldīts.

4. Gadījumos, kad kompetenta civilās aviācijas iestāde rīkojas saskaņā ar 3. punktu, tā nekavējoties informē citu Līgumslēdzēju pušu kompetentās civilās aviācijas iestādes par savu rīcību, paskaidrojot šīs rīcības iemeslus.

5. Gadījumos, kad pasākumi, ko veic piemērojot 4. punktu, netiek pārtraukti, lai gan vairs nav iemesla tos turpināt, jebkura Līgumslēdzēja puse var vērsties Apvienotajā komitejā.

6. Par jebkuriem valsts tiesību aktu grozījumiem, kas skar kompetentās civilās aviācijas iestādes statusu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse paziņo citām Līgumslēdzējām pusēm.

Aviācijas drošība

12. pants

1. Lai pasargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās aktiem, Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka ikvienā lidostā, kas atrodas to teritorijā, piemēro kopīgos aviācijas drošības pamatstandartus un to ievērošanas pārraudzības mehānismus, kā paredzēts šā nolīguma I pielikumā.

2. Līgumslēdzējas puses pēc attiecīga lūguma sniedz cita citai visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu civilo gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citādus nelikumīgus aktus, kas ir vērsti pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, kā arī jebkuru citu civilās aviācijas drošības apdraudējumu.

3. Civilo gaisa kuģu nelikumīgas sagrābšanas incidenta vai šāda incidenta draudu gadījumā, vai citādu pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu vērstu nelikumīgu aktu gadījumā Līgumslēdzējas puses palīdz cita citai, atvieglinot saziņu un citus atbilstīgus pasākumus, kuru nolūks ir ātri un droši izbeigt šādu incidentu vai tā draudus.

4. Eiropas Komisija var pārbaudīt Asociētās puses saskaņā ar attiecīgajiem Eiropas Kopienas tiesību aktiem, kas ir minēti šā nolīguma I pielikumā, un var prasīt, lai tās piedalās Eiropas Komisijas veiktajās pārējo Līgumslēdzēju pušu pārbaudēs.

Gaisa satiksmes pārvaldība

13. pants

1. Līgumslēdzējas puses sadarbojas gaisa satiksmes pārvaldības jomā ar mērķi paplašināt vienoto Eiropas gaisa telpu, iekļaujot *ECAA*, lai pilnveidotu pašreizējos drošuma standartus

un celtu Eiropas vispārējo gaisa satiksmes standartu kopējo efektivitāti nolūkā optimizēt jaudas un pēc iespējas mazināt aizkavēšanos.

2. Lai atvieglinātu ar vienoto Eiropas gaisa telpu saistīto tiesību aktu piemērošanu savās teritorijās,

– Asociētās puses saskaņā ar savām attiecīgajām pilnvarām pie pirmās izdevības veic vajadzīgos pasākumus, lai pielāgotu savas gaisa satiksmes pārvaldības institucionālās struktūras vienotajai Eiropas gaisa telpai, jo īpaši ieceļot vai izveidojot piemērotas valsts pārraudzības iestādes, kas vismaz funkcionāli ir neatkarīgas no gaisa satiksmes pārvaldības pakalpojumu sniedzējiem;

– Eiropas Kopiena iesaista Asociētās puses ikvienā ar vienoto Eiropas gaisa telpu saistītā darbības iniciatīvā, kas skar aeronavigācijas pakalpojumu, gaisa telpas un savietojamības jomu, jo īpaši gādājot par agrīnu attiecīgo Līgumslēdzēju pušu dalību funkcionālu gaisa telpas bloku izveidē.

3. Eiropas Kopiena gādā par Asociēto pušu pilnīgu iesaisti Gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) ģenerālplāna izstrādē un tā izpildē visā *SESAR* programmas īstenošanas laikā.

Konkurence

14. pants

1. Saistībā ar šā nolīguma jomu piemēro III pielikuma noteikumus. Gadījumos, kad konkurences un valsts atbalsta noteikumi ir iekļauti citos nolīgumos, piemēram, asociācijas nolīgumos, ko ir noslēgušas divas vai vairākas Līgumslēdzējas puses, attiecīgo Pušu vidū piemēro šos noteikumus.

2. Attiecībā uz III pielikuma noteikumiem nepiemēro 15., 16. un 17. pantu.

Izpilde

15. pants

1. Neskarot šā panta 2. un 3. punktu, katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka uz tiesībām, kas tiek nodotas ar šo nolīgumu un jo īpaši ar I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem, var atsaukties valsts tiesu iestādēs.

2. Gadījumos, kas var ietekmēt saskaņā ar šo nolīgumu apstiprināmus faktiskus vai iespējamus gaisa satiksmes pakalpojumus, Eiropas Kopienas iestādes izmanto tām dotās īpašās pilnvaras, ko paredz šā nolīguma I pielikumā minēto vai iekļauto tiesību aktu noteikumi.

3. Visi jautājumi saistībā ar to lēmumu tiesiskumu, ko Eiropas Kopienas iestādes ir pieņēmušas saskaņā ar šo nolīgumu, jo īpaši saskaņā ar I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem, ir Eiropas Kopienu Tiesas ekskluzīva kompetence.

Interpretācija

16. pants

1. Ciktāl šā nolīguma noteikumi un I pielikumā uzskaitīto tiesību aktu noteikumi pēc būtības ir vienādi ar attiecīgajiem EK līguma noteikumiem un tiesību aktiem, kas ir pieņemti saistībā ar EK līguma piemērošanu, šos noteikumus attiecībā uz to īstenošanu un piemērošanu interpretē saskaņā ar attiecīgajiem Eiropas Kopienu Tiesas un Eiropas Komisijas nolēmumiem un lēmumiem, kuri ir pieņemti pirms šā nolīguma parakstīšanas dienas. Par nolēmumiem un lēmumiem, kas ir pieņemti pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas, informē citas Līgumslēdzējas puses. Pēc kādas Līgumslēdzējas puses lūguma par šādu vēlāk pieņemtu nolēmumu un lēmumu nozīmi lemj Apvienotā Komiteja ar mērķi nodrošināt šā nolīguma pienācīgu darbību. Par pastāvošajām interpretācijām pirms nolīguma parakstīšanas dienas informē *ECAA* partnerus. Saskaņā ar šo procedūru pieņemtie Apvienotās komitejas lēmumi saskan ar Eiropas Kopienu Tiesas praksi.

2. Ja interpretācijas jautājumi saistībā ar šo nolīgumu, I pielikumā uzskaitīto tiesību aktu noteikumiem vai tiesību aktiem, kas ir pieņemti saskaņā ar tiem un pēc būtības ir vienādi ar attiecīgajiem EK līguma noteikumiem un tiesību aktiem, kuri ir pieņemti saistībā ar šā līguma piemērošanu, rodas lietā, ko gatavojas izskatīt kāda *ECAA* partnera tiesa vai tribunāls, tad šī tiesa vai tribunāls gadījumā, ja tas uzskata to par vajadzīgu, lai varētu pieņemt spriedumu, un saskaņā ar IV pielikumu lūdz Eiropas Kopienu Tiesu lemt par šo jautājumu. *ECAA* partneris ar lēmumu un saskaņā ar IV pielikumu var noteikt, cik lielā mērā un saskaņā ar kādām modalitātēm tā tiesas un tribunāli piemēro šo noteikumu. Par šādu lēmumu paziņo depozitārijam un Eiropas Kopienu Tiesai. Depozitārijs informē citas Līgumslēdzējas puses.

3. Gadījumos, kad saskaņā ar iepriekšējā punkta noteikumiem Līgumslēdzējas puses tiesa, pret kuras lēmumiem saskaņā ar valsts tiesību aktiem nepastāv tiesiskās aizsardzības līdzekļi, nevar atsaukties uz Eiropas Kopienu Tiesu, jebkuru šādas tiesas spriedumu attiecīgā Līgumslēdzēja puse nosūta Apvienotajai komitejai, kas rīkojas tā, lai saglabātu šā nolīguma viendabīgu interpretāciju. Ja Apvienotā komiteja divos mēnešos kopš tai ir darītas zināmas atšķirības starp Eiropas Kopienu Tiesas praksi un attiecīgās Līgumslēdzējas puses tiesas spriedumu nav spējusi saglabāt Nolīguma viendabīgu interpretāciju, var piemērot 20. pantā paredzēto kārtību.

Jauni tiesību akti

17. pants

1. Šis nolīgums neskar ikvienas Līgumslēdzējas puses tiesības vienpusējā kārtā pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt savus pastāvošos tiesību aktus gaisa satiksmes jomā vai I pielikumā minētajās saistītās jomās, ievērojot nediskriminācijas principu un šā panta un 18. panta 4. punkta noteikumus. Asociētās puses nepieņem šādus tiesību aktus, ja tie ir pretrunā šim nolīgumam, tostarp I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem.

2. Tiklīdz kāda Līgumslēdzēja puse ir pieņēmusi jaunus tiesību aktus vai grozījusi pastāvošos tiesību aktus, tā ar Apvienotās komitejas starpniecību ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc

pieņemšanas informē citas Līgumslēdzējas puses. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma Apvienotā komiteja attiecīgi divos mēnešos rīko viedokļu apmaiņu par šādu jaunu tiesību aktu vai grozījumu ietekmi uz šā nolīguma pienācīgu darbību.

3. Apvienotā komiteja rīkojas šādi:

a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma I pielikumu un vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpīgumu, iekļauj tajā attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu, vai

b) pieņem lēmumu, kurā ir noteikts, ka attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums ir uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam, vai

c) lemj par jebkādiem citiem pasākumiem, lai garantētu šā nolīguma pienācīgu darbību.

4. Attiecībā uz tiesību aktiem, kuri ir pieņemti laikposmā starp šā nolīguma parakstīšanu un tā spēkā stāšanos un par kuriem citas Līgumslēdzējas puses ir informētas, par atsauces dienu uzskata dienu, kad ir saņemta informācija. Apvienotā komiteja nevar pieņemt lēmumus, pirms nav pagājušas sešdesmit dienas kopš šā nolīguma stāšanās spēkā.

Apvienotā komiteja

18. pants

1. Ar šo izveido Apvienoto komiteju, kas atbild par šā nolīguma pārvaldību un nodrošina tā pienācīgu īstenošanu, neskarot 15. panta 2. un 3. punktu un 21. un 22. pantu. Šajā nolūkā tā izstrādā ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, ko paredz šis nolīgums. Līgumslēdzējas puses īsteno Apvienotās komitejas lēmumus saskaņā ar saviem noteikumiem.

2. Apvienotajā komitejā darbojas Līgumslēdzēju pušu pārstāvji.

3. Apvienotā komiteja ievēro konsensa principu. Tomēr, lemjot par atsevišķiem īpašiem jautājumiem, Apvienotā komiteja var pieņemt lēmumus, pamatojoties uz balsu vairākuma procedūru.

4. Lai nodrošinātu šā nolīguma pienācīgu izpildi, Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju, cita starpā par jauniem tiesību aktiem vai pieņemtiem lēmumiem, kas attiecas uz šo nolīgumu, un pēc jebkuras Puses lūguma rīko apspriedes Apvienotajā komitejā, tostarp par sociāliem jautājumiem.

5. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu.

6. Apvienotās komitejas priekšsēdētāja amatu pārmaiņus ieņem kāds no *ECAA* partneriem vai Eiropas Kopiena, ievērojot kārtību, ko nosaka šīs komitejas reglaments.

7. Apvienotās komitejas priekšsēdētājs vismaz vienu reizi gadā sasauc šīs komitejas sēdes, lai izskatītu šā nolīguma kopējo darbību, kā arī sasauc ārkārtas sēdes, ja to pieprasa kāda Līgumslēdzēja puse. Apvienotā komiteja nepārtraukti seko Eiropas Kopienu Tiesas prakses attīstībai. Šajā nolūkā Eiropas Kopiena nosūta *ECAA* partneriem visus Eiropas Kopienu

Tiesas spriedumus, kas attiecas uz Nolīguma darbību. Apvienotā komiteja trīs mēnešos attiecīgi rīkojas, lai saglabātu Nolīguma vienādbīgu interpretāciju.

8. Apvienotā komiteja var veidot darba grupas, kas tai palīdz veikt uzdevumus.

19. pants

1. Apvienotās komitejas lēmumi Līgumslēdzējām pusēm ir saistoši. Ja Apvienotās komitejas pieņemtie lēmumi liek Līgumslēdzējām pusēm rīkoties, attiecīgā Puse veic vajadzīgos pasākumus un par tiem informē Apvienoto komiteju.

2. Apvienotās komitejas lēmumus publicē Līgumslēdzēju pušu oficiālajos izdevumos. Katrā lēmumā ir norādīts tā izpildes termiņš, kas Līgumslēdzējām pusēm jāievēro, un minēta cita informācija, kas varētu attiekties uz uzņēmējiem.

Strīdu risināšanas kārtība

20. pants

1. Saistībā ar jebkuru jautājumu, kas skar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju un par kuru ir radušās domstarpības, Līgumslēdzējas puses var vērsties Apvienotajā komitejā, izņemot gadījumus, kad piemēro īpašu šajā nolīgumā izklāstītu kārtību.

2. Ja strīdīgais jautājums saskaņā ar 1. punktu ir iesniegts izskatīšanai Apvienotajā komitejā, nekavējoties notiek strīdā iesaistīto pušu apspriedes. Gadījumos, kad Eiropas Kopiena strīdā nav iesaistīta, viena no strīdā iesaistītajām pusēm var uzaicināt Eiropas Kopienas pārstāvi piedalīties apspriedēs. Strīdā iesaistītās puses var izstrādāt domstarpību risinājuma priekšlikumu, ko nekavējoties iesniedz Apvienotajai komitejai. Apvienotās komitejas lēmumi, ko pieņem saskaņā ar šo procedūru, neietekmē Eiropas Kopienu Tiesas praksi.

3. Gadījumos, kad Apvienotajai komitejai četros mēnešos no dienas kopš strīdīgā jautājuma iesniegšanas izskatīšanai nav izdevies pieņemt lēmumu, kas atrisina domstarpības, strīdā iesaistītās puses ar strīdīgo jautājumu var vērsties Eiropas Kopienu Tiesā, kuras lēmumi šādos gadījumos ir galīgi un saistoši. Šā nolīguma IV pielikumā ir izklāstītas modalitātes, kas jāievēro, iesniedzot šādus pieprasījumus Eiropas Kopienu Tiesai.

4. Gadījumos, kad Apvienotā komiteja četros mēnešos nav pieņēmusi lēmumu saistībā ar tai iesniegtu jautājumu, Līgumslēdzējas puses saskaņā ar šā nolīguma 21. un 22. pantu var veikt atbilstīgus piesardzības pasākumus, kas nepārsniedz sešus mēnešus. Pēc šā termiņa beigām ikviena Līgumslēdzēja puse var denonsēt Nolīgumu ar tūlītēju efektu. Līgumslēdzējas puses neveic piesardzības pasākumus saistībā ar jautājumiem, kas saskaņā ar šo nolīgumu ir iesniegti izskatīšanai Eiropas Kopienu Tiesā, izņemot 11. panta 3. punktā minētos gadījumus vai ievērojot mehānismus, ko paredz I pielikumā uzskaitītie atsevišķie tiesību akti.

Piesardzības pasākumi

21. pants

Neskarot 11. panta 3. punktu un šā nolīguma protokolos minētos drošuma un drošības novērtējumus, piesardzības pasākumi ir ierobežoti apjoma un laika ziņā un nepārsniedz rīcību, kas ir pilnīgi nepieciešama stāvokļa labošanai. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

22. pants

1. Līgumslēdzēja puse vai EK dalībvalsts, kas apsver piesardzības pasākumu piemērošanu, ar Apvienotās komitejas starpniecību par to paziņo citām Līgumslēdzējām pusēm un sniedz visu atbilstīgo informāciju.

2. Līgumslēdzējas puses vai EK dalībvalstis nekavējoties sāk apspriedes Apvienotajā komitejā ar mērķi nonākt pie kopīgi pieņemama risinājuma.

3. Neskarot 11. panta 3. punktu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse vai EK dalībvalsts nesāk piemērot piesardzības pasākumus agrāk kā vienu mēnesi kopš 1. punktā minētās paziņošanas dienas, ja vien 2. punktā minētā apspriežu procedūra nav beigusies pirms noteiktā termiņa.

4. Iesaistītā Līgumslēdzēja puse vai EK dalībvalsts par veiktajiem pasākumiem nekavējoties ziņo Apvienotajai komitejai un sniedz visu atbilstīgo informāciju.

Informācijas izpaušana

23. pants

Līgumslēdzēju pušu pārstāvji, delegāti un eksperti, kā arī amatpersonas un citi ierēdņi, kas rīkojas saskaņā ar šo nolīgumu, ievēro prasību arī pēc uzdevumu izpildes beigām neizpaust informāciju, kura skar profesionālās konfidencialitātes pienākumu, jo īpaši informāciju par uzņēmumiem, ar to uzņēmējdarbību saistītajām attiecībām un to izmaksu komponentiem.

Trešās valstis un starptautiskās organizācijas

24. pants

1. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses pieprasījuma Līgumslēdzējas puses, ievērojot 25. un 26. pantā noteikto kārtību, Apvienotajā komitejā savstarpēji apspriežas:

   a) par starptautisku organizāciju pārziņā esošiem gaisa satiksmes jautājumiem;

b) par dažādiem aspektiem, kas skar Līgumslēdzēju pušu un trešo valstu ar gaisa satiksmi saistīto attiecību iespējamo attīstību, kā arī par šajā jomā noslēgto divpusējo un daudzpusējo nolīgumu svarīgo elementu darbību.

2. Apspriedes notiek viena mēneša laikā kopš attiecīgā pieprasījuma un steidzamos gadījumos, tiklīdz iespējams.

25. pants

1. Galvenie 24. panta a) apakšpunktā paredzēto apspriežu mērķi ir šādi:

a) kopīgi izlemt, vai jautājumi skar problēmas, par kurām ir kopēja interese;

b) atkarībā no šādu problēmu rakstura:

– kopīgi apsvērt, vai Līgumslēdzēju pušu darbība iesaistītajās starptautiskajās organizācijās būtu jākoordinē, vai

– kopīgi apsvērt jebkuru citu iespējami piemērotu nostāju.

2. Tiklīdz iespējams, Līgumslēdzējas puses apmainās ar jebkuru informāciju, kas attiecas uz 1. punktā aprakstītajiem mērķiem.

26. pants

Galvenie 24. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto apspriežu mērķi ir analizēt attiecīgos jautājumus un apsvērt jebkuru iespējami piemērotu nostāju.

Pārejas noteikumi

27. pants

1. Šā nolīguma I līdz VIII protokolā ir izklāstīti pārejas noteikumi un noteikti atbilstīgie pārejas periodi, ko piemēro Eiropas Kopienas un attiecīgo Asociēto pušu starpā. Attiecībās starp Norvēģiju vai Islandi un Asociēto pusi piemēro tos pašus nosacījumus, ko piemēro starp Eiropas Kopienu un attiecīgo Asociēto pusi.

2. Pārejas periodu laikā attiecīgos gaisa satiksmes režīma elementus divu Asociēto pušu starpā nosaka, pamatojoties uz ierobežojošāko no attiecīgajiem diviem protokoliem.

3. Katras Asociētās puses pakāpeniskās pārejas laikā uz pilnīgu *ECAA* noteikumu piemērošanu veic novērtējumus. Novērtējumus veic Eiropas Kopiena sadarbībā ar attiecīgo Asociēto pusi. Kad Asociētā puse uzskata, ka attiecīgajā protokolā izklāstītie pārejas perioda nosacījumi ir līdz galam izpildīti, tā ziņo Eiropas Kopienai, ka jāveic novērtējums.

4. Ja Eiropas Kopiena konstatē, ka nosacījumi ir izpildīti, to paziņo Apvienotajai komitejai un tad atkarībā no apstākļiem lemj par attiecīgās Asociētās puses gatavību nākamajam pārejas periodam vai pilnīgai iekļaušanai Eiropas Kopējā gaisa telpā.

5. Ja Eiropas Kopiena konstatē, ka nosacījumi nav izpildīti, to paziņo Apvienotajai komitejai. Eiropas Kopiena attiecīgajai Asociētajai pusei iesaka konkrētus uzlabojumus un nosaka īstenošanas termiņu, kurā šos uzlabojumus pamatoti var īstenot. Pirms īstenošanas termiņa beigām veic otru un vajadzības gadījumā arī turpmākus novērtējumus, lai pārliecinātos, vai ieteiktie uzlabojumi ir efektīvi un pienācīgi īstenoti.

Attiecības ar divpusējiem gaisa satiksmes nolīgumiem un noteikumiem

28. pants

1. Šā nolīguma noteikumi prevalē pār attiecīgajiem noteikumiem divpusējos gaisa satiksmes nolīgumos un/vai noteikumos, kas ir spēkā starp Asociētajām pusēm, no vienas puses, un Eiropas Kopienu, EK dalībvalstīm, Norvēģiju vai Islandi, no otras puses, kā arī Asociēto pušu starpā.

2. Neskarot 1. punktu, 27. pantā minēto pārejas periodu laikā attiecīgo Pušu starpā piemēro starp Asociētajām pusēm un Eiropas Kopienu, EK dalībvalstīm, Norvēģiju vai Islandi, kā arī divu Asociēto pušu starpā spēkā esošo divpusējo nolīgumu vai noteikumu prasības, kas attiecas uz īpašumtiesībām, satiksmes tiesībām, jaudu, reisu biežumu, gaisa kuģu veidu vai maiņu, sadarbības lidojumiem (*code-sharing*) un cenām, ja šādi divpusēji nolīgumi vai noteikumi attiecībā uz iesaistīto gaisa pārvadātāju brīvību ir elastīgāki, salīdzinot ar attiecīgajai Asociētajai pusei piemērojamā protokola noteikumiem.

3. Strīdus Asociētās puses un kādas citas Līgumslēdzējas puses starpā par to, vai saistībā ar pilnu *ECAA* piemērošanu elastīgākas ir attiecīgajai Asociētajai pusei piemērojamā protokola vai divpusējo nolīgumu un/vai noteikumu prasības, risina saskaņā ar šā nolīguma 20. pantā paredzēto strīdu risināšanas kārtību. Tāpat risina strīdus par attiecībām starp konfliktējošiem protokoliem.

Stāšanās spēkā, pārskatīšana, izbeigšana un citi noteikumi

29. pants
(Stāšanās spēkā)

1. Šo nolīgumu tā parakstītāji ratificē vai apstiprina saskaņā ar savu procedūru. Ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumentus deponē Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam (depozitārijam), kas par to paziņo visiem citiem nolīguma parakstītājiem, kā arī Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai.

2. Šis nolīgums stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc dienas, kad ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumentus ir deponējusi Eiropas Kopiena un vismaz viena Asociētā puse. Attiecībā uz katru nolīguma parakstītāju, kas ratificē vai apstiprina šo nolīgumu pēc šīs dienas, tas stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc tam, kad šis nolīguma parakstītājs ir deponējis savu ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumentu.

3. Neskarot 1. un 2. punktu, divas vai vairākas Līgumslēdzējas puses, kuru vidū jābūt Eiropas Kopienai un vismaz vienai Asociētajai pusei, var lemt par šā nolīguma savstarpēju

piemērošanu pagaidu kārtā no tā parakstīšanas dienas, paziņojot depozitārijam, kas informē citas Līgumslēdzējas puses.

30. pants
(Pārskatīšana)

Šo nolīgumu pārskata pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses pieprasījuma un katrā ziņā piecus gadus pēc tā stāšanās spēkā.

31. pants
(Izbeigšana)

1. Ikviena Līgumslēdzēja puse var denonsēt šo nolīgumu, paziņojot depozitārijam, kas par šo izbeigšanu paziņo citām Līgumslēdzējām pusēm, kā arī Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Ja Nolīgumu denonsē Eiropas Kopiena, tas zaudē spēku vienu gadu pēc paziņošanas dienas. Ja Nolīgumu denonsē kāda no šā nolīguma Līgumslēdzējām pusēm, tas zaudē spēku vienu gadu pēc paziņošanas dienas tikai attiecībā uz šo Līgumslēdzēju pusi. Tomēr gaisa satiksmes pakalpojumi, kas darbojas šā nolīguma izbeigšanas dienā, var turpināties līdz tā Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (*IATA*) lidojumu plānošanas perioda beigām, kurā iekrīt Nolīguma izbeigšanas diena.

2. Līgumslēdzējas puses, kas ir pievienojušās Eiropas Savienībai, no pievienošanās dienas zaudē Līgumslēdzējas puses statusu.

3. Šis nolīgums zaudē spēku vai ir uzskatāms par apturētu attiecībā uz atbilstīgo Asociēto pusi, ja zaudē spēku vai ir apturēts atbilstīgais asociācijas nolīgums.

32. pants
(ECAA paplašināšana)

Eiropas Kopiena var aicināt piedalīties *ECAA* jebkuru valsti vai organizāciju, kas ir gatava sakārtot savus gaisa satiksmes tiesību aktus un saistītos jautājumus atbilstīgi Eiropas Kopienas gaisa satiksmes tiesību aktiem un saistītajiem jautājumiem un ar kuru Eiropas Kopiena ir izveidojusi vai veido ciešu ekonomisko sadarbību, piemēram, asociācijas nolīgumu. Šādā gadījumā Līgumslēdzējas puses Nolīgumu attiecīgi groza.

33. pants

(Gibraltāra lidosta)

1. Uzskata, ka šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgo juridisko nostāju saistībā ar strīdu par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

2. Šā nolīguma piemērošanu Gibraltāra lidostai aptur līdz laikam, kad sāk darboties noteikumi, kas paredzēti Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra kopīgajā deklarācijā.

34. pants

Šā nolīguma pielikumi un protokoli ir tā neatņemama daļa.

35. pants
(Valodas)

Šis nolīgums ir sagatavots vienā oriģinālā Eiropas Kopienas un citu Līgumslēdzēju pušu oficiālajās valodās, un visi teksti ir vienlīdz autentiski.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotas personas ir parakstījušas šo nolīgumu.

1. PIELIKUMS. Civilajai aviācijai piemērojamie noteikumi

Tālāk uzskaitīto tiesību aktu „*piemērojamos noteikumus*" piemēro saskaņā ar Nolīguma galveno tekstu un II pielikumu par horizontālajiem pielāgojumiem, ja vien šajā pielikumā un attiecīgi I līdz VIII protokolā nav noteikts citādi. Gadījumos, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, tas ir attiecīgi norādīts.

A. Tirgus pieejamība un saistīti jautājumi

Nr. 2407/92

Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 18. pants un pielikums, izņemot 13. panta 3. punkta atsauci uz EK līguma 226. pantu (bijušo 169. pantu).

Nr. 2408/92

Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem

grozīta vai pielāgota ar:

- 29. pantu Aktā par Austrijas Republikas, Somijas Republikas un Zviedrijas Karalistes pievienošanās nosacījumiem;
- Apvienotās komitejas 1994. gada 21. marta lēmumu Nr. 7/94, ar ko groza EEZ līguma 47. protokolu un atsevišķus pielikumus;
- 20. pantu Aktā par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem Līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 15. pants un I, II un III pielikums.

Nr. 2409/92

Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants.

Nr. 95/93

Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. maija Regulu (EK) Nr. 894/2002, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 22. jūlija Regulu (EK) Nr. 1554/2003, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulu (EK) Nr. 793/2004, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants un 14.a panta 2. punkts.

Piemērojot 12. panta 2. punktu, terminu ,,Komisija" aizstāj ar ,,Apvienotā komiteja".

96/67

Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 25. pants un pielikums.

Piemērojot 10. pantu, terminu ,,dalībvalstis" aizstāj ar ,,EK dalībvalstis".

Piemērojot 20. panta 2. punktu, terminu ,,Komisija" aizstāj ar ,,Apvienotā komiteja".

Nr. 785/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants un 10. panta 2. punkts.

B. Gaisa satiksmes pārvaldība

Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, 6. pants un 9. līdz 14. pants.

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants, I un II pielikums.

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants.

Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants, I līdz V pielikums.

C. Aviācijas drošums

Nr. 3922/91

Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā

grozīta ar:

- Komisijas 1996. gada 13. novembra Regulu (EK) Nr. 2176/96, ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91
- Komisijas 1999. gada 25. maija Regulu (EK) Nr. 1069/1999, ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91
- Komisijas 2000. gada 28. decembra Regulu (EK) Nr. 2871/2000, ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants, 12. un 13. pants, izņemot 4. panta 1. punktu un 8. panta 2. punkta otro teikumu, I līdz III pielikums.

Piemērojot 12. pantu, terminu „dalībvalstis” aizstāj ar „EK dalībvalstis”.

94/56/EK

Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/56/EK, ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants.

Piemērojot 9. un 12. pantu, terminu „Komisija” aizstāj ar „visas citas *ECAA* Līgumslēdzējas puses”.

Nr. 1592/2002

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 22. jūlija Regulu (EK) Nr. 1643/2003, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi

- Komisijas 2003. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1701/2003, ar ko pielāgo 6. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 57. pants, I un II pielikums.

2003/42

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants, I un II pielikums.

Nr. 1702/2003

Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju

grozīta ar:

- Komisijas 2005. gada 7. marta Regulu (EK) Nr. 381/2005, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, pielikums. Šajā regulā minētos pārejas periodus nosaka Apvienotā komiteja.

Nr. 2042/2003

Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 6. pants, I līdz IV pielikums.

Nr. 104/2004

Komisijas 2004. gada 22. janvāra Regula (EK) Nr. 104/2004, ar ko paredz noteikumus par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Apelācijas padomes izveidošanu un sastāvu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 7. pants un pielikums.

Nr. 488/2005

Komisijas 2005. gada 21. marta Regula (EK) Nr. 488/2005 par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras iekasētām maksām un atlīdzību

D. Aviācijas drošība

Nr. 2320/2002

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulu (EK) Nr. 849/2004, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants un pielikums.

Nr. 622/2003

Komisijas 2003. gada 4. aprīļa Regula (EK) Nr. 622/2003, ar ko nosaka pasākumus kopēju pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā

grozīta ar:

- Komisijas 2004. gada 15. janvāra Regulu (EK) Nr. 68/2004, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 622/2003, ar ko nosaka pasākumus kopēju pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā

- Komisijas 2005. gada 24. maija Regulu (EK) Nr. 781/2005, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 622/2003, ar ko nosaka pasākumus kopēju pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā

- Komisijas 2005. gada 6. jūnija Regulu (EK) Nr. 857/2005, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 622/2003, ar ko nosaka pasākumus kopēju pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants un pielikums.

Nr. 1217/2003

Komisijas 2003. gada 4. jūlija Regula (EK) Nr. 1217/2003, ar ko nosaka kopējas specifikācijas valstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmām

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants, I un II pielikums.

Nr. 1486/2003

Komisijas 2003. gada 22. augusta Regula (EK) Nr. 1486/2003, ar ko nosaka procedūras Komisijas inspekciju veikšanai civilās aviācijas drošības jomā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants.

Nr. 1138/2004

Komisijas 2004. gada 21. jūnija Regula (EK) Nr. 1138/2004 par kopēju definīciju ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskajām daļām lidostās

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants.

E. Vide

89/629

Padomes 1989. gada 4. decembra Direktīva 89/629/EEK par civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu trokšņa emisijas ierobežošanu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants.

92/14

Padomes 1992. gada 2. marta Direktīva 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa

grozīta ar:

- Padomes 1998. gada 30. marta Direktīvu 98/20/EK, ar ko groza Direktīvu 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa

- Komisijas 1999. gada 21. aprīļa Direktīvu 1999/28/EK, ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa

- Komisijas 2001. gada 21. maija Regulu (EK) Nr. 991/2001, ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants un pielikums.

2002/30

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 15. pants, I un II pielikums.

2002/49

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants, I līdz IV pielikums.

F. Sociālie aspekti

89/391

Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants un 18. un 19. pants.

2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19., 21. līdz 24. un 26. līdz 29. pants.

2000/79

Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva 2000/79/EK par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (*AEA*), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (*ETF*), Eiropas Lidotāju asociāciju (*ECA*), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (*ERA*) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (*IACA*)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants.

G. Patērētāju aizsardzība

90/314

Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīva 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants.

92/59

Padomes 1992. gada 29. jūnija Direktīva 92/59/EEK par produktu vispārēju drošumu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants.

93/13

Padomes 1993. gada 5. aprīļa Direktīva 93/13/EEK par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants un pielikums.

Piemērojot 10. pantu, terminu „Komisija" aizstāj ar „visas citas *ECAA* Līgumslēdzējas puses".

95/46

Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 34. pants.

Nr. 2027/97

Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants.

Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 17. pants.

H. Citi tiesību akti

Nr. 2299/1989

Padomes 1989. gada 24. jūlija Regula (EEK) Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām

grozīta ar:

- Padomes 1993. gada 29. oktobra Regulu (EEK) Nr. 3089/93, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām

- Padomes 1999. gada 8. februāra Regulu (EK) Nr. 323/1999, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām (DRS)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 22. pants un pielikums.

91/670

Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīva 91/670/EEK par personāla licenču savstarpēju pieņemšanu amata pienākumu pildīšanai civilajā aviācijā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants un pielikums.

Nr. 3925/91

Padomes 1991. gada 19. decembra Regula (EEK) Nr. 3925/91 par pārbaužu un formalitāšu atcelšanu personu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai Kopienas iekšējos lidojumos un personu bagāžai Kopienas iekšējos jūras braucienos

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants.

Nr. 437/2003

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 27. februāra Regula (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem

grozīta ar:

- Komisijas 2003. gada 31. jūlija Regulu (EK) Nr. 1358/2003, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem un ar ko groza tās I un II pielikumu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants, I un II pielikums.

Nr. 1358/2003

Komisijas 2003. gada 31. jūlija Regula (EK) Nr. 1358/2003, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem un ar ko groza tās I un II pielikumu.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, I līdz III pielikums.

2003/96

Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai

Piemērojamie noteikumi: 14. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 2. punkts.

2. PIELIKUMS. Horizontālie pielāgojumi

Nolīguma I pielikumā uzskaitīto tiesību aktu noteikumus piemēro saskaņā ar Nolīgumu un šo pielikumu, ja vien I pielikumā nav noteikts citādi. Gadījumi, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, ir izklāstīti I pielikumā.

1. TIESĪBU AKTU IEVADDAĻAS

Uzskaitīto tiesību aktu preambulas nav pielāgotas atbilstīgi Nolīgumam. Tām ir nozīme, ciktāl to prasa šajos tiesību aktos iekļauto noteikumu pienācīga interpretācija un piemērošana saistībā ar Nolīgumu.

2. TIESĪBU AKTU SPECIĀLĀ TERMINOLOĢIJA

Šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajos tiesību aktos lietotos sekojošos terminus aizstāj šādi:

a) terminu „Kopiena” aizstāj ar „Eiropas Kopējā gaisa telpa”;

b) terminus „Kopienas tiesības”, „Kopienas tiesību akti”, „Kopienas instrumenti” un „EK līgums” aizstāj ar „*ECAA* nolīgums”;

c) terminu „Kopienas lidosta” aizstāj ar „lidostas, kas atrodas Eiropas Kopējā gaisa telpā”;

d) terminu „Eiropas Kopienu Oficiālais Vēstnesis” aizstāj ar „Līgumslēdzēju pušu oficiālais vēstnesis”;

e) terminu „Kopienas gaisa pārvadātājs” aizstāj ar „*ECAA* gaisa pārvadātājs”.

3. ATSAUCES UZ DALĪBVALSTĪM

Neskarot 4. punktu, gadījumos, kad šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajos tiesību aktos ir atsauces uz „dalībvalsti(-īm)”, uzskata, ka šīs atsauces attiecas ne vien uz EK dalībvalstīm, bet arī uz *ECAA* partneriem.

4. NOTEIKUMI SAISTĪBĀ AR EK KOMITEJĀM UN APSPRIEDĒM AR ASOCIĒTAJĀM PUSĒM

Eiropas Komisija apspriežas ar Asociēto pušu ekspertiem, un viņiem ir iespēja sniegt padomus vienmēr, kad uzskaitītajos tiesību aktos ir paredzētas Eiropas Komisijas apspriedes ar Eiropas Kopienas komitejām un to iespēja sniegt padomus vai atzinumus.

Apspriežu forma ir viena sanāksme, ko vada Eiropas Komisija, un tās notiek Apvienotajā komitejā pēc Eiropas Komisijas uzaicinājuma pirms apspriedēm ar attiecīgo Eiropas Kopienas komiteju. Eiropas Komisija sniedz katrai Asociētajai pusei visu vajadzīgo informāciju vismaz divas nedēļas pirms sanāksmes, ja vien īpaši apstākļi neliek saīsināt šo termiņu.

Asociētās puses saņem uzaicinājumu iesniegt viedokļus Eiropas Komisijai. Eiropas Komisija pienācīgi ņem vērā Asociēto pušu sniegtos padomus.

Iepriekš izklāstītie noteikumi neattiecas uz šajā nolīgumā izklāstīto konkurences noteikumu piemērošanu, ko reglamentē IV pielikumā izklāstītās īpašās apspriežu procedūras.

5. SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

Lai atvieglinātu Līgumslēdzēju pušu kompetento iestāžu attiecīgo pilnvaru īstenošanu, kompetentās iestādes pēc pieprasījuma savstarpēji apmainās ar visu informāciju, kas ir vajadzīga šā nolīguma pienācīgai darbībai.

6. ATSAUCE UZ VALODĀM

Saistībā ar Nolīguma darbības jomu noteiktajās procedūrās un neskarot IV pielikumu, Līgumslēdzējām pusēm ir tiesības lietot jebkuru Eiropas Kopienas vai citas Līgumslēdzējas puses oficiālo valodu. Līgumslēdzējas puses tomēr apzinās, ka angļu valodas lietojums atvieglina šīs procedūras. Ja kādā oficiālā dokumentā ir lietota valoda, kas nav Eiropas Kopienas oficiālā valoda, tad, ņemot vērā iepriekšējā teikumā minēto noteikumu, vienlaikus iesniedz tulkojumu kādā no Eiropas Kopienas oficiālajām valodām. Ja kāda Līgumslēdzēja puse gatavojas mutiskā procedūrā lietot valodu, kas nav Eiropas Kopienas oficiālā valoda, tad šī Līgumslēdzēja puse nodrošina vienlaicīgu mutisku tulkojumu šā punkta otrajā teikumā minētajā valodā.

3. PIELIKUMS. Nolīguma 14. pantā minētie konkurences un valsts atbalsta noteikumi

1. pants – Valsts monopoli

Katra Asociētā puse progresīvi pielāgo ikvienu komerciāla rakstura valsts monopolu tā, lai nodrošinātu, ka līdz otrā perioda beigām, ko saistībā ar šo Asociēto pusi paredz attiecīgais šā nolīguma protokols par pārejas noteikumiem, Līgumslēdzēju pušu valstspiederīgo starpā nepastāv diskriminācija attiecībā uz preču iepirkuma un pārdošanas nosacījumiem. Par šā mērķa sasniegšanas nolūkā pieņemtajiem pasākumiem ziņo Apvienotajai komitejai.

2. pants – Valsts atbalsta un konkurences tiesību aktu tuvināšana

1. Līgumslēdzējas puses atzīst, ka pastāvošos Asociēto pušu valsts atbalsta un konkurences tiesību aktus ir svarīgi tuvināt attiecīgajiem Eiropas Kopienas tiesību aktiem. Asociētās puses pieliek visas pūles, lai nodrošinātu savu pastāvošo un turpmāko valsts atbalsta un konkurences tiesību aktu pakāpenisku sakārtošanu atbilstīgi Eiropas Kopienas *acquis*.

2. Minēto tuvināšanu sāk līdz ar Nolīguma stāšanos spēkā un līdz otrā perioda beigām, ko saistībā ar katru Asociēto pusi paredz attiecīgais šā nolīguma protokols par pārejas noteikumiem, pakāpeniski paplašina, aptverot visus šajā pielikumā minētos Eiropas Kopienas valsts atbalsta un konkurences noteikumu elementus. Asociētās puses, vienojoties ar Eiropas Komisiju, definē arī veicamo tiesību aktu tuvināšanas un tiesību aktu izpildes pasākumu īstenošanas pārraudzības modalitātes.

3. pants – Konkurence un citi ekonomikas noteikumi

1. Ar Nolīguma pienācīgu darbību nav savienojamas tālāk izklāstītās darbības, ciktāl tās var iespaidot tirdzniecību starp divām vai vairākām Līgumslēdzējām pusēm:

   i) visi nolīgumi uzņēmumu starpā, uzņēmumu apvienību lēmumi un saskaņotas darbības, kuru mērķis ir nepieļaut, ierobežot vai traucēt konkurenci;

   ii) ļaunprātīga viena vai vairāku uzņēmumu dominējoša stāvokļa izmantošana visā Līgumslēdzēju pušu teritorijā vai būtiskā tās daļā;

   iii) jebkurš valsts atbalsts, kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai.

2. Jebkuras darbības, kas ir pretrunā šim pantam, novērtē, pamatojoties uz kritērijiem, kas izriet no Eiropas Kopienā piemērojamo konkurences noteikumu piemērošanas, jo īpaši no Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 81., 82., 86. un 87. panta un Eiropas Kopienas iestāžu pieņemtajiem interpretācijas instrumentiem.

3. Katra Asociētā puse nodrošina, ka darbības ziņā neatkarīgai valsts iestādei ir dotas pilnvaras, ko prasa šā panta 1. punkta i) un ii) apakšpunkta pilnīga piemērošana attiecībā uz privātiem un valsts uzņēmumiem un uzņēmumiem, kam ir piešķirtas īpašas tiesības.

4. Katra Asociētā puse ieceļ vai izveido darbības ziņā neatkarīgu iestādi, kam ir dotas pilnvaras, ko prasa šā panta 1. punkta iii) apakšpunkta pilnīga piemērošana. Šī iestāde cita

starpā ir pilnvarota apstiprināt valsts atbalsta programmas un individuālas atbalsta dotācijas saskaņā ar šā panta 2. punktu, kā arī pilnvarota dot rīkojumu par nelikumīgi piešķirta valsts atbalsta piedziņu.

5. Visas Līgumslēdzējas puses nodrošina pārredzamību valsts atbalsta jomā, cita starpā sniedzot citām Līgumslēdzējām pusēm regulārus gada pārskatus vai tiem ekvivalentus dokumentus, ko sastāda, ievērojot Eiropas Kopienas valsts atbalsta gada pārskatu metodiku un izklāstu. Pēc vienas Līgumslēdzējas puses pieprasījuma citas Līgumslēdzējas puses sniedz informāciju par konkrētiem atsevišķiem valsts atbalsta gadījumiem.

6. Asociētās puses sastāda to atbalsta programmu visaptverošu sarakstu, kas ir sāktas pirms 4. punktā minētās iestādes izveides, un sakārto šīs atbalsta programmas atbilstīgi šā panta 2. punktā minētajiem kritērijiem.

7.

a) Līgumslēdzējas puses piekrīt, ka 1. punkta iii) apakšpunkta noteikumu piemērošanas nolūkā periodos, ko saistībā ar katru Asociēto pusi paredz attiecīgais šā nolīguma protokols par pārejas noteikumiem, jebkuru attiecīgās Asociētās puses piešķirtu valsts atbalstu vērtē, ņemot vērā, ka šo Asociēto pusi uzlūko kā apgabalu, kas ir līdzvērtīgs Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktā aprakstītajiem Eiropas Kopienas apgabaliem.

b) Līdz pirmā perioda beigām, ko saistībā ar katru Asociēto pusi paredz attiecīgais šā nolīguma protokols par pārejas noteikumiem, attiecīgā Asociētā puse Eiropas Komisijai iesniedz *NUTS* II līmenī saskaņotus rādītājus par IKP uz vienu iedzīvotāju. Tad 4. punktā minētā iestāde un Eiropas Komisija kopīgi novērtē šīs Asociētās puses apgabalu atbilstību, kā arī tiem piemērojamo maksimālo atbalsta intensitāti, lai izstrādātu reģionālo atbalsta karti, pamatojoties uz attiecīgajām Eiropas Kopienas pamatnostādnēm.

8. Ja kāda Līgumslēdzēja puse uzskata, ka kāda konkrēta darbība saskaņā ar šā panta 1. punkta noteikumiem nav saderīga, tā var ķerties pie piemērotiem pasākumiem pēc apspriedes Apvienotajā komitejā vai 30 darbdienas pēc pieprasījuma rīkot šādu apspriedi.

9. Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju, ņemot vērā ierobežojumus, ko uzliek profesionālās un ar uzņēmējdarbību saistītās konfidencialitātes prasības.

4. PIELIKUMS. Pieprasījumi Eiropas Kopienu Tiesai

1. Ar Nolīguma 16. pantu saistītie vispārīgie principi

1. Piemēro Eiropas Kopienu Tiesas noteiktās Eiropas Kopienā piemērojamās prejudiciālo nolēmumu pieprasījuma procedūras, ciktāl tās ir atbilstīgas. Papildus prejudiciālajiem nolēmumiem Līgumslēdzēju pušu tiesas vai tribunāli piemēro Eiropas Kopienu Tiesas noteikto interpretāciju.

2. Saistībā ar šā nolīguma darbības jomu Līgumslēdzējām pusēm ir tādas pašas tiesības iesniegt apsvērumus Eiropas Kopienu Tiesā kā EK dalībvalstīm.

2. Nolīguma 16. panta 2. punktā noteiktās procedūras apmērs un modalitātes

1. Ja kāda Līgumslēdzēja puse saskaņā ar 16. panta 2. punkta otro teikumu saistībā ar pieprasījumu Eiropas Kopienu Tiesai pieņem lēmumu par šā pieprasījuma apmēru un modalitātēm, lēmumā norāda kādu no šiem variantiem:

   a) jebkura šīs Līgumslēdzējas puses tiesa vai tribunāls, pret kura lēmumiem saskaņā ar valsts tiesību aktiem nepastāv tiesiskās aizsardzības līdzekļi, lūdz Eiropas Kopienu Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu saistībā ar jautājumu lietā, ko šī tiesa vai tribunāls gatavojas izskatīt, un kurš skar 16. panta 2. punktā minēta tiesību akta likumīgumu vai interpretāciju, ja šī tiesa vai tribunāls uzskata lēmumu saistībā ar šo jautājumu par vajadzīgu, lai varētu pieņemt spriedumu, vai

   b) jebkura šīs Līgumslēdzējas puses tiesa vai tribunāls var lūgt Eiropas Kopienu Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu saistībā ar šai tiesai vai tribunālam adresētu jautājumu, kurš skar 16. panta 2. punktā minēta tiesību akta likumīgumu vai interpretāciju, ja šī tiesa vai tribunāls uzskata lēmumu saistībā ar šo jautājumu par vajadzīgu, lai varētu pieņemt spriedumu, vai

   c) abu minēto variantu apvienojums.

2. Nolīguma 16. panta 2. punkta piemērošanas modalitātes pamatojas uz principiem, kas iestrādāti Eiropas Kopienu Tiesas darbību reglamentējošajos juridiskajos noteikumos, ieskaitot atbilstīgos EK līguma noteikumus, Eiropas Kopienu Tiesas statūtus un reglamentu, kā arī Eiropas Kopienu Tiesas praksi. Gadījumos, kad Līgumslēdzējas puses pieņem lēmumus par šā noteikuma piemērošanas modalitātēm, tās ņem vērā arī Eiropas Kopienu Tiesas izstrādātos praktiskos padomus Informatīvajā norādē par valsts tiesu prejudiciālo nolēmumu pieprasījumiem.

3. Pieprasījumi saskaņā ar Nolīguma 20. panta 3. punktu

Saskaņā ar 20. panta 3. punktu Eiropas Kopienu Tiesai iesniegtos strīdīgos jautājumus Eiropas Kopienu Tiesa izšķir tāpat kā strīdīgos jautājumus, kas tai iesniegti saskaņā ar EK līguma 239. pantu.

4. Pieprasījumi Eiropas Kopienu Tiesai un valodas

Saistībā ar Nolīguma darbības jomu noteiktajās procedūrās Eiropas Kopienu Tiesā Līgumslēdzējām pusēm ir tiesības lietot jebkuru Eiropas Kopienas vai citas

Līgumslēdzējas puses oficiālo valodu. Ja valodu lieto kādā oficiālā dokumentā, vienlaikus iesniedz tulkojumu franču valodā. Ja kāda Līgumslēdzēja puse gatavojas mutiskā procedūrā lietot valodu, kas nav Eiropas Kopienas oficiālā valoda, tad šī Līgumslēdzēja puse nodrošina vienlaicīgu mutisku tulkojumu šā punkta otrajā teikumā minētajā valodā.

I protokols

Eiropas Kopienas un

Albānijas Republikas pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periodi

1) Pirmais pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Albānijas Republika, tālāk tekstā „Albānija", ir izpildījusi visus 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2) Otrais pārejas periods ilgst no pirmā pārejas perioda beigām līdz laikam, kad Albānija ir izpildījusi visus 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2. pants

Pārejas nosacījumi

1) Līdz pirmā pārejas perioda beigām Albānija

   i) ir Apvienoto aviācijas institūciju pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

   ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;

   iii) piemēro šā nolīguma I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);

   iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts pārraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

   v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

   vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no šā nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.

2) Līdz otrā pārejas perioda beigām Albānija piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

a) pirmajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Albānijā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Albānija vai tās valstspiederīgie, un Albānijas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;

b) otrajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā to paredz 1. punkta a) apakšpunkta i) daļa;

ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Albānijā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

iii) Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Albānijā.

2) Šajā pantā ,,Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas perioda beigām, neskarot Albānijas un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Albānija vai tās valstspiederīgie.

4. pants

Aviācijas drošums

1) Pirmā pārejas perioda sākumā Albānija iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.

2) Otrā pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Albānijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

5. pants

Aviācijas drošība

1) Otrā pārejas perioda sākumā atbilstīgo Albānijas iestādi iepazīstina ar šā nolīguma I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.

2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

II protokols

Eiropas Kopienas un

Bosnijas un Hercegovinas pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periodi

1) Pirmais pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Bosnija un Hercegovina ir izpildījusi visus 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2) Otrais pārejas periods ilgst no pirmā pārejas perioda beigām līdz laikam, kad Bosnija un Hercegovina ir izpildījusi visus 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2. pants

Pārejas nosacījumi

1) Līdz pirmā pārejas perioda beigām Bosnija un Hercegovina

   i) ir Apvienoto aviācijas institūciju pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

   ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;

   iii) piemēro šā nolīguma I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);

   iv) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

   v) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no šā nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.

2) Līdz otrā pārejas perioda beigām Bosnija un Hercegovina

i) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts pārraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

ii) piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

a) pirmajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Bosnijā un Hercegovinā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Bosnija un Hercegovina vai tās valstspiederīgie, un Bosnijas un Hercegovinas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;

b) otrajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā to paredz 1. punkta a) apakšpunkta i) daļa;

ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Bosnijā un Hercegovinā un citas Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

iii) Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Bosnijā un Hercegovinā.

2) Šajā pantā „Kopienas gaisa pārvadātājs” ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas perioda beigām, neskarot Bosnijas un Hercegovinas un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences

attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Bosnija un Hercegovina vai tās valstspiederīgie.

4. pants

Aviācijas drošums

1) Pirmā pārejas perioda sākumā Bosnija un Hercegovina iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.

2) Otrā pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Bosnijas un Hercegovinas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

5. pants

Aviācijas drošība

1) Otrā pārejas perioda sākumā atbilstīgo Bosnijas un Hercegovinas iestādi iepazīstina ar šā nolīguma I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.

2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

III protokols

Eiropas Kopienas un

Bulgārijas Republikas pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periods

1) Pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Bulgārijas Republika, tālāk tekstā „Bulgārija", ir izpildījusi visus 2. pantā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums, un neturpinās pēc Bulgārijas pievienošanās Eiropas Kopienai.

2) Atsauces uz „otro pārejas periodu" šajā nolīgumā vai tā pielikumos Bulgārijas gadījumā nozīmē pārejas periodu saskaņā ar šā panta 1. punktu.

2. pants

Pārejas nosacījumi

Līdz pārejas perioda beigām Bulgārija piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus, kā to paredz šā nolīguma 3. pants.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

   a) pārejas periodā:

      i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bulgārijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Bulgārijā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

      ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Bulgārijā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

      iii) Bulgārijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Bulgārijā.

2) Šajā pantā ,,Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz pārejas perioda beigām, neskarot Bulgārijas un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Bulgārija vai tās valstspiederīgie.

4. pants

Aviācijas drošums

1) Pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Bulgārijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

2) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bulgārijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

5. pants

Aviācijas drošība

Konstatējot drošības nepilnības, līdz pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bulgārijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

IV protokols

Eiropas Kopienas un

Horvātijas Republikas pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periodi

1) Pirmais pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Horvātijas Republika, tālāk tekstā „Horvātija", ir izpildījusi visus 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2) Otrais pārejas periods ilgst no pirmā pārejas perioda beigām līdz laikam, kad Horvātija ir izpildījusi visus 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2. pants

Pārejas nosacījumi

1) Līdz pirmā pārejas perioda beigām Horvātija

   i) ir Apvienoto aviācijas institūciju pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

   ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;

   iii) piemēro šā nolīguma I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);

   iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts pārraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

   v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no šā nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.

2) Līdz otrā pārejas perioda beigām Horvātija piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

a) pirmajā un otrajā pārejas periodā Kopienas gaisa pārvadātājiem un Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Horvātijā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

b) otrajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā to paredz 1. punkta a) apakšpunkts;

ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Horvātijā un citas Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

iii) Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Horvātijā;

c) līdz otrā pārejas perioda beigām Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Horvātija vai tās valstspiederīgie, un Horvātijas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie.

2) Šajā pantā „Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

(3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas perioda beigām, neskarot Horvātijas un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Horvātija vai tās valstspiederīgie.

4. pants

Aviācijas drošums

1) Pirmā pārejas perioda sākumā Horvātija iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.

2) Otrā pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Horvātijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

5. pants

Aviācijas drošība

1) Otrā pārejas perioda sākumā atbilstīgo Horvātijas iestādi iepazīstina ar šā nolīguma I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.

2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

6. pants

Horvātijas paziņojums par *ECAA* nolīguma stāšanos spēkā

Horvātija paziņo par nodomu apsvērt Horvātijai piemērotu *ECAA* nolīguma spēkā stāšanās laiku sakarā ar Horvātijas lūgumu par īstermiņa (līdz 1. fāzes beigām) un pakāpeniskiem pārejas noteikumiem attiecībā uz tirgus pieejamību jaudu ziņā. Tā rezultātā var nākties uz zināmu laiku atlikt *ECAA* nolīguma stāšanos spēkā līdz laikam, kas Horvātijai ir pilnīgi nepieciešams, lai tā spētu pilnā mērā īstenot visus ar *ECAA* nolīgumu, tostarp ar šo protokolu, saistītos pienākumus.

V protokols

Eiropas Kopienas un

Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periodi

1) Pirmais pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika ir izpildījusi visus 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2) Otrais pārejas periods ilgst no pirmā pārejas perioda beigām līdz laikam, kad Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika ir izpildījusi visus 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2. pants

Pārejas nosacījumi

1) Līdz pirmā pārejas perioda beigām Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika

   i) ir Apvienoto aviācijas institūciju pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

   ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;

   iii) piemēro šā nolīguma I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);

   iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts pārraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

   v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no šā nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.

2) Līdz otrā pārejas perioda beigām Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

a) pirmajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika vai tās valstspiederīgie, un Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;

b) otrajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā to paredz 1. punkta a) apakšpunkta i) daļa;

ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

iii) Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā.

2) Šajā pantā „Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas perioda beigām, neskarot Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības

licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika vai tās valstspiederīgie.

4. pants

Atsevišķi tiesību akti, ko piemēro Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika

Neskarot šā protokola 2. pantu, līdz ar šā nolīguma stāšanos spēkā Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika

i) praksē piemēro Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

ii) nodrošina, ka Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētie gaisa pārvadātāji praksē ievēro Regulu (EK) Nr. 261/2004;

iii) izbeidz vai atbilstīgi Kopienas tiesībām sakārto līgumu starp Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas valdību un Maķedonijas Aviosabiedrību (*MAT*).

5. pants

Aviācijas drošums

1) Pirmā pārejas perioda sākumā Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.

2) Otrā pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

6. pants

Aviācijas drošība

1) Otrā pārejas perioda sākumā atbilstīgo Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas iestādi iepazīstina ar šā nolīguma I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.

2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

VI protokols

Eiropas Kopienas un

Serbijas un Melnkalnes pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periodi

1) Pirmais pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Serbija un Melnkalne ir izpildījusi visus 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2) Otrais pārejas periods ilgst no pirmā pārejas perioda beigām līdz laikam, kad Serbija un Melnkalne ir izpildījusi visus 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2. pants

Pārejas nosacījumi

1) Līdz pirmā pārejas perioda beigām Serbija un Melnkalne

   i) ir Apvienoto aviācijas institūciju pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

   ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;

   iii) piemēro šā nolīguma I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);

   iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un Serbijas un Melnkalnes regulējošo iestādi, izveido Serbijas un Melnkalnes gaisa satiksmes pakalpojumu pārraudzības iestādi, sāk Serbijas un Melnkalnes gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

   v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no šā nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.

2) Līdz otrā pārejas perioda beigām Serbija un Melnkalne piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

a) pirmajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Serbijā un Melnkalnē un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Serbija un Melnkalne vai tās valstspiederīgie, un Serbijas un Melnkalnes licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to pilsoņi;

b) otrajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā to paredz 1. punkta a) apakšpunkta i) daļa;

ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Serbijā un Melnkalnē un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

iii) Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Serbijā un Melnkalnē.

2) Šajā pantā ,,Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas perioda beigām, neskarot Serbijas un Melnkalnes un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru

īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Serbija un Melnkalne vai tās pilsoņi.

4. pants

Aviācijas drošums

1) Pirmā pārejas perioda sākumā Serbija un Melnkalne iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.

2) Otrā pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Serbijas un Melnkalnes precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

5. pants

Aviācijas drošība

1) Otrā pārejas perioda sākumā atbilstīgo Serbijas un Melnkalnes iestādi iepazīstina ar šā nolīguma I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.

(2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

VII protokols

Eiropas Kopienas un

Rumānijas pārejas noteikumi

1. pants

Pārejas periods

(1) Pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Rumānija ir izpildījusi visus 2. pantā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

(2) Atsauces uz ,,otro pārejas periodu" šajā nolīgumā vai tā pielikumos Rumānijas gadījumā nozīmē pārejas periodu saskaņā ar šā panta 1. punktu.

2. pants

Pārejas nosacījumi

Līdz pārejas perioda beigām Rumānija piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

3. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

   a) pārejas periodā:

      i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Rumānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Rumānijā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

      ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Rumānijā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

      iii) Rumānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Rumānijā.

2) Šajā pantā ,,Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz pārejas perioda beigām, neskarot Rumānijas un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Rumānija vai tās pilsoņi.

4. pants

Aviācijas drošums

1) Pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Rumānijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

(2) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Rumānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

5. pants

Aviācijas drošība

Konstatējot drošības nepilnības, līdz pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Rumānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

6. pants

Stāšanās spēkā

Attiecībā uz Rumāniju *ECAA* nolīgums stājas spēkā pēc tā ratifikācijas saskaņā ar Rumānijas tiesību normām. Spēkā stāšanās dienu nosaka saskaņā ar 29. panta 1. un 2. punktu.

VIII protokols

Eiropas Kopienas un

Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misijas Kosovā pārejas noteikumi

1. pants

UNMIK pilnvaras

Šā protokola noteikumi neskar Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misijas Kosovā, tālāk tekstā „*UNMIK*", pilnvaras, kas izriet no ANO Drošības padomes 1999. gada 10. jūnija Rezolūcijas Nr. 1244.

2. pants

Pārejas periodi

1) Pirmais pārejas periods ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad *UNMIK* ir izpildījusi visus 3. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

2) Otrais pārejas periods ilgst no pirmā pārejas perioda beigām līdz laikam, kad *UNMIK* ir izpildījusi visus 3. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

3. pants

Pārejas nosacījumi

1) Līdz pirmā pārejas perioda beigām *UNMIK*,

   i) neskarot tās īpašo statusu saskaņā ar starptautisko tiesību normām, īsteno Apvienoto aviācijas institūciju pieņemtās vienotās prasības aviācijai (*JAR*) un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

   ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus šā nolīguma I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;

   iii) piemēro šā nolīguma I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas

atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);

iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un regulējošo iestādi, izveido vai ieceļ gaisa satiksmes pakalpojumu pārraudzības iestādi;

v) praksē piemēro Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);

vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no šā nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.

2) Līdz otrā pārejas perioda beigām *UNMIK* piemēro šo nolīgumu, ieskaitot visus šā nolīguma I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

4. pants

Pārejas noteikumi

1) Neskarot šā nolīguma 1. panta 1. punktu,

a) pirmajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Kosovā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav *UNMIK* vai Kosovas iedzīvotāji, un *UNMIK* licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;

b) otrajā pārejas periodā:

i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā to paredz 1. punkta a) apakšpunkta i) daļa;

ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Kosovā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstīs;

iii) *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Kosovā.

2) Šajā pantā „Kopienas gaisa pārvadātājs” ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

3) Šā nolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas perioda beigām, neskarot *UNMIK* un Kopienas pienākumu saskaņā ar šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas perioda beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir *UNMIK* vai Kosovas iedzīvotāji.

5. pants

Starptautiskās konvencijas un nolīgumi

Gadījumos, kad šā nolīguma I pielikumā uzskaitītie tiesību akti paredz pienākumu kļūt par starptautisko konvenciju vai nolīgumu pusi, ņem vērā *UNMIK* īpašo statusu saskaņā ar starptautisko tiesību normām.

6. pants

Aviācijas drošums

1) Pirmā pārejas perioda sākumā *UNMIK* iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.

2) Otrā pārejas perioda beigās saskaņā ar šā nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par *UNMIK* precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

7. pants

Aviācijas drošība

1) Otrā pārejas perioda sākumā atbilstīgo *UNMIK* iestādi iepazīstina ar šā nolīguma I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.

2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas perioda beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to

drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.