COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 14.03.2006
COM(2006) 113 final

2006/0036 (CNS)

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania wielostronnej umowy pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, dotyczącej ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA)

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie zawarcia wielostronnej umowy pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie dotyczącej ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA)

(presented by the Commission)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

W październiku 1996 r. Rada udzieliła Komisji mandatu na negocjacje w sprawie umowy wielostronnej z ówczesnymi państwami kandydującymi oraz Islandią i Norwegią. Rada udzieliła Komisji tego mandatu w celu otwarcia rynków pomiędzy Europą i jej sąsiadami, tak aby „Europejska Wspólna Przestrzeń Lotnicza" (ECAA) pomiędzy Wspólnotą i państwa trzecimi działała na zasadach rynku wewnętrznego:

- pełne otwarcie rynku w zakresie dostępu, zdolności przewozowych i taryf oraz swoboda przedsiębiorczości bez klauzul dotyczących przynależności państwowej (na zasadzie wzajemności),

- dostosowanie do prawodawstwa wspólnotowego w kwestiach bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania ruchem lotniczym.

Negocjacje z ówczesnymi państwami kandydującymi przerwano w 2002 r. ze względu na bliską ich akcesję. Rozszerzenie mandatu na Bałkany w grudniu 2004 r. było ważnym krokiem naprzód, który pozwoli stronom z tego regionu zbliżyć się do UE w dziedzinie mającej kluczowe znaczenie dla gospodarki.

- **Kontekst ogólny**

Tekst wielostronnej umowy został zaakceptowany przez Albanię, Bośnię i Hercegowinę, Bułgarię, Chorwację, Wspólnotę Europejską, Islandię, byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii, Norwegię, Serbię i Czarnogórę, Rumunię oraz Tymczasową Misję Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w trakcie końcowej rundy negocjacji w dniu 20 grudnia 2005 r.

Wynik tych negocjacji stanowi znaczny i nieoceniony postęp. Uzgodniono bezprecedensowy poziom zbliżenia przepisów, gdyż wszystkich ośmiu partnerów z Bałkanów Zachodnich lub „partnerów ECAA" zgodziło się na dostosowanie krajowego ustawodawstwa w zakresie lotnictwa do całości dorobku prawnego Wspólnoty w tej dziedzinie. Dzięki ujednoliconym przepisom w Europie powstanie wspólny, wolny i bezpieczny rynek transportu lotniczego, który może stanowić siłę napędową innych sektorów i stymulować rozwój całego regionu, z korzyścią zarówno dla konsumentów jak i przedsiębiorstw. Jest to istotny krok naprzód, dzięki któremu transport lotniczy odegra kluczową rolę stanowiąc impuls dla politycznej i gospodarczej integracji Europy.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Umowy dotyczące usług lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi i partnerami ECAA zostaną zastąpione obecną umową.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

ECAA została utworzona specjalnie jako otwarta struktura dostępna dla państw

europejskich pragnących pełnej integracji z europejską „rodziną lotniczą” oraz włączenia się do wspólnotowej polityki sąsiedztwa.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Komitet specjalny, forum konsultacyjne dla branży. Sektor: transport lotniczy. Respondenci: państwa członkowskie, linie lotnicze, porty lotnicze, oraz ich stowarzyszenia.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Ogólna współpraca; wnioski legislacyjne oraz dotyczące polityki uwzględnione w trakcie negocjacji z partnerami ECAA.

- **Gromadzenie i wykorzystanie ekspertyz**

Dziedziny nauki/wiedzy fachowej

Transport lotniczy.

Zastosowana metodologia

Sprawozdania z oceny sektora transportu lotniczego każdego z partnerów z Bałkanów Zachodnich.

Główne organizacje/eksperci, z którymi się konsultowano

Niezależni eksperci z państw członkowskich.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych porad

Nie wymieniono żadnych potencjalnie poważnych zagrożeń, które mogłyby mieć nieodwracalne skutki.

Otwarcie rynku zostanie powiązane ze zbliżeniem przepisów, polegającym na wdrożeniu przez partnerów ECAA wspólnotowego dorobku prawnego w zakresie lotnictwa, który w tej dziedzinie ustanawia bardzo wysokie normy bezpieczeństwa lotniczego, ochrony lotnictwa, środowiska naturalnego i konsumentów oraz konkurencji, itp.

Sposób udostępnienia sugestii ekspertów

Sprawozdania z oceny udostępnione państwom członkowskim i zainteresowanym stronom.

- **Ocena wpływu**

Program pomocy dla partnerów z Bałkanów Zachodnich wspomagający proces

wdrożenia wspólnotowego dorobku prawnego w zakresie lotnictwa.

Żadnych innych możliwości nie uznano za wskazane.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Streszczenie proponowanych działań**

Tekst został nieco uproszczony, ponieważ pierwsze negocjacje nad jego kształtem miały miejsce w 1996 r. i prowadzone były z ówczesnymi dziesięcioma państwami kandydującymi. Na przykład kwestie konkurencji będę teraz ustalane w ramach procesu stabilizacji i stowarzyszenia.

Wspólny „wielostronny tekst główny" stanowi podstawę ECAA i ma zastosowanie w odniesieniu do wszystkich sygnatariuszy. Do tego wspólnego tekstu dodano szereg protokołów obejmujących szczególne potrzeby każdego z przystępujących do ECAA państw oraz odpowiednie przepisy przejściowe. Wreszcie w załączniku do umowy przywołane zostały wspólnotowe akty prawne dotyczące lotnictwa, które będą stosowane w ramach ECAA.

- **Podstawa prawna**

Traktat WE art. 80 ust. 2, art. 300 ust. 2, art. 300 ust. 4.

- **Zasada pomocniczości**

Niniejszy wniosek wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty. Zasada pomocniczości nie ma zatem zastosowania.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Umowa ECAA jest wielostronnym porozumieniem dotyczącym lotnictwa, które w znacznym stopniu zastąpi dwustronne umowy dotyczące usług lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi a partnerami ECAA. Jednak w razie konieczności państwa członkowskie nadal będą mogły stosować działania ochronne.

Umową zarządzać będzie wspólny komitet reprezentujący strony. Przewiduje się jedno lub dwa posiedzenia w roku.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: umowa międzynarodowa.

Wzywa się Radę do przyjęcia decyzji w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy oraz jej zawarcia.

4) IMPLIKACJE BUDŻETOWE

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Uproszczenie**

Wniosek służy uproszczeniu prawodawstwa.

Kilka dwustronnych umów dotyczących usług lotniczych zawartych pomiędzy państwami członkowskimi a partnerami ECAA zostanie w znacznym stopniu zastąpionych jedną umową wspólnotową.

- **Szczegółowe wyjaśnienie wniosku**

Wnioski dotyczące (1) decyzji Rady w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania wielostronnej umowy pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie dotyczącej ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA), oraz (2) decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy ECAA.

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania wielostronnej umowy pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, dotyczącej ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy, zdanie pierwsze oraz art. 300 ust. 4,

uwzględniając wniosek Komisji[1],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rada upoważniła Komisję do rozpoczęcia negocjacji z niektórymi europejskimi państwami trzecimi w sprawie ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA).

(2) Komisja w imieniu Wspólnoty wynegocjowała wielostronną umowę z Albanią, Bośnią i Hercegowiną, Bułgarią, Chorwacją, Islandią, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Norwegią, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, dotyczącą ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej zgodnie z mechanizmami i dyrektywami podanymi w załączniku do decyzji Rady upoważniającej Komisję do rozpoczęcia negocjacji ECAA.

(3) Wynegocjowana przez Komisję umowa powinna być podpisana i tymczasowo stosowana, z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w późniejszym terminie,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Niniejszym upoważnia się Przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby lub osób uprawnionych do podpisania w imieniu Wspólnoty wielostronnej umowy pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką

[1] Dz.U. C […] z […], str. […].

Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie dotyczącej ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA), z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w późniejszym terminie.

2. Do czasu wejścia w życie, umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania przez Wspólnotę i pozostałe strony, które dokonają powiadomienia zgodnie z art. 29 ust. 3 umowy, pod warunkiem, że owe pozostałe strony obejmują przynajmniej jedną ze stowarzyszonych stron. Niniejszym upoważnia się Przewodniczącego Rady do dokonania takiego powiadomienia w imieniu Wspólnoty.

3. Tekst umowy stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. W ramach wspólnego komitetu ustanowionego na mocy art. 18 umowy Wspólnotę reprezentuje Komisja wspomagana przez przedstawicieli państw członkowskich.

2. Komisja przyjmuje stanowisko Wspólnoty dotyczące decyzji wspólnego komitetu.

Sporządzono w Brukseli, dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

2006/0036 (CNS)

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie zawarcia wielostronnej umowy pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie dotyczącej ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy, zdanie pierwsze, art. 300 ust. 3 akapit pierwszy oraz art. 300 ust. 4,

uwzględniając wniosek Komisji[2],

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego[3],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rada upoważniła Komisję do rozpoczęcia negocjacji z niektórymi europejskimi państwami trzecimi w sprawie ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA).

(2) Komisja w imieniu Wspólnoty wynegocjowała wielostronną umowę z Albanią, Bośnią i Hercegowiną, Bułgarią, Chorwacją, Islandią, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Norwegią, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, dotyczącą ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej zgodnie z mechanizmami i dyrektywami podanymi w załączniku do decyzji Rady upoważniającej Komisję do rozpoczęcia negocjacji ECAA.

(3) Przedmiotowa umowa została podpisana w imieniu Wspólnoty dnia […], z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w późniejszym terminie, zgodnie z decyzją Rady …/…/WE z dnia […] r.[4]

(4) Przedmiotowa umowa powinna zostać przyjęta,

---

2 Dz.U. C […] z […], str. […].
3 Dz.U. C […] z […], str. […].
4 Dz.U. C […] z […], str. […].

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Wielostronna umowa pomiędzy Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie dotycząca ustanowienia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA) zostaje zatwierdzona w imieniu Wspólnoty.

2. Tekst umowy stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejszym upoważnia się Przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby uprawnionej do dokonania powiadomienia, o którym mowa w art. 29 ust. 1 umowy.

Artykuł 3

1. W ramach wspólnego komitetu ustanowionego na mocy art. 18 umowy Wspólnotę reprezentuje Komisja wspomagana przez przedstawicieli państw członkowskich.

2. Komisja przyjmuje stanowisko Wspólnoty dotyczące decyzji wspólnego komitetu.

Sporządzono w Brukseli, dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Wielostronna umowa

pomiędzy

Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Wspólnotą Europejską, Republiką Islandii, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Królestwem Norwegii, Serbią i Czarnogórą, Rumunią i Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie[5]

dotycząca ustanowienia

Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej

Umawiające się strony

Z UWAGI NA zintegrowany charakter międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz wolę utworzenia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej (ECAA) opartej na wzajemnym dostępie do rynków transportu lotniczego umawiających się stron, swobodzie przedsiębiorczości, równych warunkach konkurencji oraz poszanowaniu obowiązujących przepisów – w tym przepisów odnoszących się do bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, harmonizacji społecznej i ochrony środowiska.

ZWAŻYWSZY, że przepisy dotyczące ECAA stosuje się na płaszczyźnie wielostronnej w ramach ECAA, a zatem konieczne jest ustalenie szczegółowych reguł w tym zakresie;

PRZYZNAJĄC, że uzasadnione jest ustanowienie przepisów ECAA na podstawie obowiązującego w tej dziedzinie prawodawstwa Wspólnoty Europejskiej, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy, nie naruszając przepisów zawartych w Traktacie WE;

Z UWAGI NA fakt, że przestrzeganie w pełni przepisów ECAA uprawnia umawiające się strony do odnoszenia korzyści z ECAA, w tym korzyści z dostępu do rynku;

UWZGLĘDNIAJĄC fakt, że zgodności z przepisami ECAA, w tym pełnego otwarcia dostępu do rynku, nie można osiągnąć jednorazowo i konieczny będzie okres przejściowy, w trakcie którego obowiązywać będą szczegółowe przepisy ograniczone w czasie;

PODKREŚLAJĄC fakt, że przepisy dotyczące dostępu do rynku przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem przepisów przejściowych tam, gdzie to konieczne, powinny wykluczać ograniczenia w zakresie częstotliwości, mocy przewozowych, tras lotniczych, typu samolotów lub podobnych kwestii, określone na mocy dwustronnych umów o transporcie lotniczym lub innych umów, a od przewoźników lotniczych nie powinno się wymagać zawierania umów handlowych lub umów o podobnym charakterze jako warunku uzyskania dostępu do rynku.

[5] Zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

PODKREŚLAJĄC fakt, że przewoźnicy lotniczy nie powinni być dyskryminowani pod względem dostępu do infrastruktury transportu lotniczego, zwłaszcza w przypadkach, gdy infrastruktura ta jest ograniczona;

UWZGLĘDNIAJĄC fakt, że układy o stowarzyszeniu zasadniczo stanowią, iż w celu zapewnienia skoordynowanego rozwoju i ciągłej liberalizacji przewozów pomiędzy ich stronami, dostosowanej do wzajemnych potrzeb handlowych w tym zakresie, warunki wspólnego dostępu do rynku w transporcie lotniczym powinny regulować szczegółowe umowy;

UWZGLĘDNIAJĄC wolę każdej ze stowarzyszonych stron do stanowienia własnego prawa w transporcie lotniczym oraz związanych z nim dziedzinach, spójnego z prawodawstwem Wspólnoty Europejskiej, obejmującym także przyszły jego rozwój we Wspólnocie;

Z UWAGI NA wagę pomocy technicznej w tym zakresie;

Z UWAGI NA FAKT, że stosunki pomiędzy Wspólnotą a Norwegią i Islandią muszą nadal podlegać uregulowaniom Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

PRAGNĄC zezwolić na dalsze rozszerzenie Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej;

ODWOŁUJĄC SIĘ do negocjacji pomiędzy Wspólnotą Europejską a stowarzyszonymi stronami w sprawie zawarcia umowy o niektórych aspektach usług lotniczych, dzięki której dwustronne umowy lotnicze pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej a stowarzyszonymi stronami staną się zgodne z prawodawstwem Wspólnoty Europejskiej;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Cele i założenia

Artykuł 1

1. Niniejsza umowa ma na celu utworzenie Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej, dalej zwanej ECAA. ECAA opiera się na wolnym dostępie do rynku, swobodzie przedsiębiorczości, równych warunkach konkurencji oraz ogólnych zasadach, w tym przepisach odnoszących się do bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, kwestiach społecznych i dotyczących ochrony środowiska naturalnego. W tym celu niniejsza umowa określa przepisy stosowane pomiędzy umawiającymi się stronami na warunkach podanych poniżej. Przepisy te obejmują postanowienia zawarte w prawodawstwie przywołanym w załączniku I.

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

3. Niniejsza umowa składa się z szeregu artykułów określających ogólne zasady działania ECAA (umowa podstawowa), szeregu załączników, z których załącznik I zawiera prawodawstwo Wspólnoty Europejskiej obowiązujące umawiające się strony w ramach umowy podstawowej, a także szereg protokołów, z których przynajmniej jeden dla każdej ze stowarzyszonych stron określa przepisy przejściowe mające wobec niej zastosowanie.

Artykuł 2

1. W rozumieniu niniejszej umowy:

a) „umowa” oznacza umowę podstawową, załączniki do niej, akty prawne przywołane w załączniku I oraz protokoły do umowy;

b) „stowarzyszona strona” oznacza Republikę Albanii, Bośnię i Hercegowiną, Republikę Bułgarii, Republikę Chorwacji, Wspólnotę Europejską, byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii, Rumunię, Serbię i Czarnogórą oraz wszelkie pozostałe państwa lub podmioty, które staną się stronami niniejszej umowy zgodnie z art. 32;

c) dodatkową stowarzyszoną stroną jest UNMIK oznaczający Tymczasową Misję Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.;

d) „umawiająca się strona” oznacza Wspólnotę Europejską, stowarzyszoną stronę, Norwegię lub Islandię;

e) „partner ECAA” oznacza stowarzyszoną stronę, Norwegię lub Islandię;

f) „Traktat WE” oznacza Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską;

g) „Porozumienie EOG” oznacza Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym wraz z jego protokołami oraz załącznikami, podpisane dnia 2 maja 1992 r., którego stronami są Wspólnota Europejska, jej państwa członkowskie, Islandia, Liechtenstein oraz Norwegia;

h) „układ o stowarzyszeniu” oznacza każdy z układów ustanawiających stowarzyszenie Wspólnoty Europejskiej, lub Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich z jednej strony, z odpowiednią stowarzyszoną stroną z drugiej strony;

i) „przewoźnik lotniczy ECAA” oznacza przewoźnika lotniczego, który posiada koncesje wymagane niniejszą umową, zgodnie z postanowieniami stosownych aktów prawnych przywołanych w załączniku I;

j) „właściwy urząd lotnictwa cywilnego” oznacza agendę rządową lub podmiot posiadający uprawnienia do przeprowadzenia oceny zgodności, certyfikacji i kontroli wykorzystania lub sprzedaży produktów, usług lub pozwoleń na terytorium podlegającym jurysdykcji umawiającej się strony oraz mogący podejmować działania mające na celu wyegzekwowanie prawa celem zapewnienia zgodności z wymogami prawnymi produktów lub usług wprowadzanych do obrotu na terytorium podlegającym kompetencjom urzędu;

k) „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. wraz z jej późniejszymi zmianami i załącznikami;

l) „SESAR” oznacza techniczny aspekt wdrożenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umożliwiający skoordynowany i zsynchronizowany rozwój oraz wdrożenie systemów zarządzania ruchem lotniczym (ATM) nowej generacji;

m) „generalny plan ATM” oznacza punkt wyjścia dla SESAR;

n) „państwo członkowskie WE” oznacza dowolne państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej.

2. Stosowanie terminów „państwo”, „krajowy”, „obywatele” lub „terytorium” nie przesądza o statusie każdej z umawiających się stron w znaczeniu prawa międzynarodowego.

Artykuł 3

Akty przywołane lub zawarte w załączniku I do niniejszej umowy lub w decyzjach wspólnego komitetu wiążą umawiające się strony i są lub staną się częścią ich wewnętrznego porządku prawnego w następujący sposób:

a) akt odpowiadający rozporządzeniu WE zostaje włączony do wewnętrznego porządku prawnego umawiających się stron;

b) akt odpowiadający dyrektywie WE pozostawia władzom umawiających się stron swobodę wyboru formy i metody jego wdrożenia.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

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

Brak dyskryminacji

Artykuł 6

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

Swoboda przedsiębiorczości

Artykuł 7

W zakresie stosowania niniejszej umowy i jej warunków oraz bez uszczerbku dla postanowień stosownych aktów prawnych przywołanych w załączniku I, nie ma żadnych ograniczeń dotyczących swobody przedsiębiorczości dla obywateli państwa członkowskiego WE lub partnera ECAA na terytorium któregokolwiek z nich. Swoboda przedsiębiorczości obejmuje prawo do rejestrowania i prowadzenia działalności gospodarczej na zasadzie samozatrudnienia oraz zakładania i zarządzania przedsiębiorstwami, w szczególności spółkami lub firmami, na warunkach takich samych jak obowiązujące obywateli państwa, w którym działalność ma miejsce. Powyższe dotyczy tworzenia agencji, oddziałów lub filii przez obywateli jednego z państw członkowskich WE lub partnerów ECAA ustanowionych na terytorium któregokolwiek z tych państw.

Artykuł 8

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

2. Przez „spółki lub firmy" rozumie się spółki prawa cywilnego lub handlowego, a także spółdzielnie oraz inne osoby prawne prawa publicznego lub prywatnego, z wyjątkiem spółek, których działalność nie jest nastawiona na osiąganie zysków.

Artykuł 9

1. Postanowień art. 7 i 8 nie stosuje się do działalności, która na terytorium którejkolwiek z umawiających się stron jest związana, nawet sporadycznie, z kompetencjami zastrzeżonymi dla władz publicznych.

2. Postanowienia art. 7 i 8 oraz działania podjęte na ich podstawie nie przesądzają o stosowaniu w państwach członkowskich przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych przewidujących szczególne traktowanie cudzoziemców, uzasadnione względami porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego lub zdrowia publicznego.

Artykuł 10

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

2. Powyższe zobowiązanie nie wyklucza możliwości wprowadzenia przez umawiające się strony zakazu lub ograniczeń w odniesieniu do tego typu transferu ze względu na porządek publiczny lub bezpieczeństwo społeczne, ochronę zdrowia i życia ludzi, zwierząt lub roślin lub ochronę własności intelektualnej, przemysłowej i handlowej. Jednakże takie zakazy lub ograniczenia nie powinny stanowić środka arbitralnej dyskryminacji, ani ukrytego ograniczenia w handlu między umawiającymi się stronami.

Bezpieczeństwo lotnicze

Artykuł 11

1. Umawiające się strony podejmują stosowne działania mające na celu zapewnienie spełnienia przez statki powietrzne zarejestrowane przez jedną z umawiających się stron, w przypadku ich lądowania w portach lotniczych innej umawiającej się strony, międzynarodowych norm bezpieczeństwa ustalonych na mocy Konwencji, oraz skontrolowanie ich na ziemi, zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz, przez uprawnionych

przedstawicieli przyjmującej strony, w zakresie ważności dokumentacji statku powietrznego i jego załogi, a także ogólnego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

2. Umawiające się strony mogą w każdej chwili wystąpić z prośbą o konsultacje w sprawie norm bezpieczeństwa obowiązujących na terytorium innej umawiającej się strony w obszarach innych niż te objęte aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do umowy.

3. Żaden z zapisów niniejszej umowy nie ogranicza uprawnień właściwego urzędu lotnictwa cywilnego do podejmowania wszelkich niezbędnych i natychmiastowych działań w przypadku stwierdzenia, że produkt lub usługa mogą:

   i. nie spełniać minimalnych norm ustanowionych zgodnie z Konwencją, lub

   ii. budzić poważne obawy, będące wynikiem kontroli, o której mowa w pkt. 1 powyżej, że statek powietrzny lub jego eksploatacja nie są zgodne z minimalnymi normami ustalonymi zgodnie z Konwencją, lub

   iii. budzić poważne obawy co do swojego stanu oraz zgodności z minimalnymi normami ustalonymi zgodnie z Konwencją.

4. W przypadku, gdy właściwy urząd lotnictwa cywilnego podejmuje działania zgodnie z pkt. 3 powyżej, informuje on niezwłocznie o tym fakcie urzędy lotnictwa cywilnego właściwe dla pozostałych umawiających się stron, powiadamiając także o powodach, dla których podjęto działania.

5. W przypadku, gdy działania podjęte zgodnie z pkt. 4 są nadal prowadzone, nawet jeśli ustały przyczyny, dla których je podjęto, którakolwiek z umawiających się stron może przekazać sprawę do rozpatrzenia przez wspólny komitet.

6. O wszelkich zmianach w prawie krajowym odnoszących się do statusu właściwego urzędu lotnictwa cywilnego zainteresowana umawiająca się strona informuje pozostałe umawiające się strony.

Ochrona lotnictwa

Artykuł 12

1. W celu zabezpieczenia lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, umawiające się strony zapewniają stosowanie wspólnych podstawowych norm oraz systemów kontroli zgodności z przepisami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, o których mowa w załączniku I do niniejszej umowy, we wszystkich portach lotniczych zlokalizowanych na ich terytorium.

2. Na żądanie umawiające się strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobieżenia aktom bezprawnego zajęcia cywilnych statków powietrznych oraz pozostałym bezprawnym aktom zagrażającym bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i systemów nawigacji lotniczej, a także wszelkim pozostałym działaniom zagrażającym bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

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

4. Stowarzyszona strona może podlegać kontroli Komisji Europejskiej zgodnie z obowiązującym prawodawstwem Wspólnoty Europejskiej przywołanym w załączniku I do niniejszej umowy oraz może zostać wezwana do udziału w kontrolach Komisji Europejskiej przeprowadzanych na terytorium pozostałych umawiających się stron.

Zarządzanie ruchem lotniczym

Artykuł 13

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

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

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

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

3. Wspólnota Europejska dopilnuje, aby stowarzyszone strony były w pełni zaangażowane w opracowanie generalnego planu dotyczącego zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz jego wdrożenia poprzez program SESAR.

Konkurencja

Artykuł 14

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

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

Wykonywanie

Artykuł 15

1. Bez uszczerbku dla postanowień ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, każda umawiająca się strona zapewnia możliwość dochodzenia praw wynikających z niniejszej umowy, w szczególności z aktów przywołanych w załączniku I, przed sądami krajowymi.

2. W przypadkach, które mogą wpływać na faktyczne lub potencjalne usługi lotnicze dopuszczone na mocy niniejszej umowy, instytucje Wspólnoty Europejskiej korzystają z przysługujących im uprawnień zgodnie z postanowieniami aktów przywołanych lub zawartych w załączniku I do niniejszej umowy.

3. Wszelkie kwestie sporne dotyczące legalności decyzji podejmowanych przez instytucje Wspólnoty Europejskiej zgodnie z niniejszą umową, w szczególności na mocy aktów przywołanych w załączniku I, podlegają wyłącznemu rozstrzygnięciu przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

Interpretacja

Artykuł 16

1. W zakresie, w jakim treść postanowień niniejszej umowy oraz postanowień aktów prawnych przywołanych w załączniku I jest identyczna z odpowiednimi postanowieniami Traktatu WE oraz aktami przyjętymi dla wykonania Traktatu WE, postanowienia te podlegają w zakresie ich wykonania i stosowania wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich oraz Komisji Europejskiej, wydanymi przed datą podpisania niniejszej umowy. Orzeczenia i decyzje wydane po dacie podpisania niniejszej umowy są przekazywane pozostałym umawiającym się stronom. Na wniosek jednej z umawiających się stron, implikacje późniejszych orzeczeń i decyzji określa wspólny komitet w celu zapewniania prawidłowego wykonania niniejszej umowy. Istniejąca wykładnia jest przekazywana partnerom ECAA przed podpisaniem umowy. Decyzje podejmowane przez wspólny komitet zgodnie z niniejszą procedurą są zgodne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

2. W przypadku, gdy pytanie o wykładnię niniejszej umowy, postanowień aktów przywołanych w załączniku I lub aktów przyjętych na ich podstawie, o treści identycznej z odpowiednimi postanowieniami Traktatu WE oraz aktami przyjętymi dla wykonania Traktatu WE, pojawia się w sprawie toczącej się przed sądem lub trybunałem partnera ECAA, sąd lub trybunał, jeśli uzna to za konieczne dla wydania orzeczenia i zgodnie z załącznikiem IV, występuje z zapytaniem do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, który wydaje decyzję rozstrzygającą. Partner ECAA może w drodze decyzji i zgodnie z załącznikiem IV określić w jakim zakresie i na jakich zasadach jego sądy i trybunały stosują niniejsze postanowienie. Decyzja w tej sprawie przekazywana jest depozytariuszowi umowy oraz Trybunałowi Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich. Depozytariusz umowy informuje pozostałe umawiające się strony.

3. W przypadku, gdy zgodnie z postanowieniami powyższego ustępu sąd umawiającej się strony, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa krajowego, nie jest w stanie wystąpić do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, wszelkie orzecznictwo tego sądu zostaje przekazane przez zainteresowaną umawiającą się stronę wspólnemu komitetowi, który działa w sposób gwarantujący zachowanie spójnej interpretacji niniejszej umowy. Jeśli wspólny komitet w ciągu dwóch miesięcy od zgłoszenia mu rozbieżności pomiędzy orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich a orzeczeniem sądu zainteresowanej umawiającej się strony nie zdoła zachować spójnej interpretacji umowy, można przeprowadzić procedury określone w art. 20.

Nowe prawodawstwo

Artykuł 17

1. Bez uszczerbku dla prawa każdej z umawiających się stron do jednostronnego przyjęcia nowych przepisów lub zmian w obowiązujących przepisach dotyczących transportu lotniczego lub związanych z nim dziedzin wymienionych w załączniku I, niniejsza umowa jest zgodna z zasadą niedyskryminacji oraz postanowieniami niniejszego artykułu oraz art. 18 ust. 4. Stowarzyszone strony nie przyjmują żadnych przepisów, które nie są zgodne z niniejszą umową oraz aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I.

2. Niezwłocznie po przyjęciu nowych przepisów lub zmian w przepisach ale nie później niż w ciągu miesiąca od ich przyjęcia, umawiająca się strona informuje o nich pozostałe umawiające się strony za pośrednictwem wspólnego komitetu. Na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron wspólny komitet w ciągu dwóch miesięcy dokonuje wymiany poglądów na temat implikacji nowych przepisów lub zmian przepisów dla prawidłowego wykonania umowy.

3. Wspólny komitet:

   a) przyjmuje decyzję o włączeniu nowych przepisów lub zmian w przepisach do załącznika I, o ile jest to konieczne zgodnie z zasadą wzajemności; lub

   b) przyjmuje decyzję, w której stwierdza, że nowe przepisy lub zmiany przepisów są zgodne z niniejszą umową; lub

c) podejmuje decyzję o zastosowaniu innych działań mających na celu ochronę prawidłowego wykonania niniejszej umowy.

4. Jeśli chodzi o prawodawstwo przyjęte w okresie pomiędzy podpisaniem niniejszej umowy a jej wejściem w życie, o którym powiadomiono pozostałe umawiające się strony, data przedłożenia jest uznawana jako data otrzymania informacji. Termin podjęcia decyzji przez wspólny komitet nie może być krótszy niż sześćdziesiąt dni od daty wejścia w życie niniejszej umowy.

Wspólny Komitet

Artykuł 18

1. Bez uszczerbku dla art. 15 ust. 2 i 3 oraz art. 21 i 22, niniejszym powołuje się wspólny komitet, który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą umową i zapewnienie jej prawidłowego wdrożenia. W tym celu wspólny komitet przygotowuje zalecenia i podejmuje decyzje w zakresie określonym niniejszą umową. Decyzje wspólnego komitetu są wprowadzane w życie przez umawiające się strony zgodnie z obowiązującymi je przepisami.

2. Wspólny komitet składa się z przedstawicieli umawiających się stron.

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

4. W celu prawidłowego wykonania niniejszej umowy umawiające się strony dokonują wymiany informacji dotyczących między innymi nowych przepisów lub podjętych decyzji mających istotne znaczenie dla niniejszej umowy, a także na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron prowadzą konsultacje w ramach wspólnego komitetu, w tym konsultacje na temat kwestii społecznych.

5. Wspólny komitet uchwala swój regulamin.

6. Partner ECAA lub Wspólnota Europejska przewodniczą rotacyjnie wspólnemu komitetowi zgodnie z zasadami określonymi regulaminem.

7. Przewodniczący wspólnego komitetu zwołuje posiedzenia komitetu przynajmniej raz w roku w celu omówienia ogólnego wykonania umowy, a także na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron w razie wystąpienia szczególnych okoliczności. Wspólny komitet stale nadzoruje rozwój orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich. W tym celu Wspólnota Europejska przekazuje partnerom ECAA wszystkie orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, które są istotne dla wykonania niniejszej umowy. Wspólny komitet podejmuje stosowne działania w celu zachowania spójnej interpretacji umowy w ciągu trzech miesięcy.

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

Artykuł 19

1. Decyzja wspólnego komitetu jest wiążąca dla umawiających się stron. W przypadku, gdy decyzja podjęta przez wspólny komitet zawiera wymóg podjęcia działań przez umawiającą się stronę, zainteresowana strona podejmuje wszelkie konieczne działania i informuje o nich wspólny komitet.

2. Decyzje wspólnego komitetu publikowane są w dziennikach urzędowych umawiających się stron. Każda decyzja określa termin jej wykonania przez umawiające się strony oraz wszelkie pozostałe informacje, które mogą mieć znaczenie dla podmiotów gospodarczych.

Rozstrzyganie sporów

Artykuł 20

1. Umawiająca się strona może przekazać wspólnemu komitetowi sporną sprawę dotyczącą interpretacji lub stosowania niniejszej umowy, za wyjątkiem przypadków, dla których w niniejszej umowie przewidziano odpowiednie procedury.

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

3. Jeśli wspólny komitet w okresie czterech miesięcy od daty zgłoszenia sporu nie zdoła podjąć decyzji o jego rozwiązaniu, strony sporu mogą odwołać się do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, którego decyzja będzie ostateczna i wiążąca. Procedurę przekazywania spraw do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w takich przypadkach podano w załączniku IV.

4. Jeśli wspólny komitet w okresie czterech miesięcy nie podejmie decyzji w zgłoszonej mu sprawie, umawiające się strony mogą zastosować przez okres nieprzekraczający sześciu miesięcy odpowiednie działania ochronne zgodnie z art. 21 i 22 niniejszej umowy. Po upływie tego okresu każda umawiająca się strona może wypowiedzieć niniejszą umowę w trybie natychmiastowym. Umawiające się strony nie podejmują działań ochronnych w sprawach, które nie zostały przekazane Trybunałowi Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich zgodnie z niniejszą umową, za wyjątkiem przypadków określonych w art. 11 ust. 3 i sytuacji, gdzie mają zastosowanie mechanizmy podane w poszczególnych aktach prawnych przywołanych w załączniku I.

Działania ochronne

Artykuł 21

Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 3 oraz ocen bezpieczeństwa i ochrony, o których mowa w protokołach do niniejszej umowy, stosowanie działań ochronnych, co do ich celu i trwania w czasie, jest ściśle ograniczone koniecznością zaradzenia zaistniałej sytuacji. Pierwszeństwo przyznaje się działaniom, które w możliwie najmniejszy sposób zakłócają wykonanie niniejszej umowy.

Artykuł 22

1. Rozważając podjęcie działań ochronnych, umawiająca się strona lub państwo członkowskie WE powiadamia o tym fakcie pozostałe umawiające się strony i państwa członkowskie WE poprzez wspólny komitet, przekazując wszelkie istotne informacje.

2. Umawiające się strony lub państwa członkowskie WE niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach wspólnego komitetu w celu określenia możliwego do zaakceptowania przez wszystkich rozwiązania.

3. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 3, umawiająca się strona ani zainteresowane państwo członkowskie WE nie mogą podjąć działań ochronnych przed upływem jednego miesiąca od daty powiadomienia dokonanego zgodnie z ust. 1, chyba że procedura konsultacji określona w ust. 2 została zakończona przed wygaśnięciem przewidzianego dla niej terminu.

4. Umawiająca się strona lub zainteresowane państwo członkowskie WE niezwłocznie powiadamia wspólny komitet o podjętych działaniach, przekazując wszelkie istotne informacje.

Ujawnianie informacji

Artykuł 23

Przedstawiciele, delegaci oraz eksperci umawiających się stron, jak również urzędnicy i inni pracownicy działający w ramach niniejszej umowy zobowiązani są, również po zaprzestaniu pełnienia swoich funkcji, nie ujawniać informacji, które ze swej natury objęte są tajemnicą zawodową, w szczególności informacji dotyczących przedsiębiorstw i ich stosunków handlowych lub struktury kosztów.

Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe

Artykuł 24

1. Na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron, strony konsultują się ze sobą w ramach wspólnego komitetu zgodnie z procedurą podaną w art. 25 i 26:

a) w kwestiach dotyczących transportu lotniczego wchodzących w zakres kompetencji organizacji międzynarodowych; oraz

b) w sprawie różnych aspektów możliwego rozwoju w dziedzinie transportu lotniczego w ramach stosunków pomiędzy umawiającymi się stronami a państwami trzecimi, a także na temat funkcjonowania istotnych elementów dwustronnych lub wielostronnych umów zawartych w tej dziedzinie.

2. Konsultacje odbywają się w ciągu miesiąca od złożenia wniosku lub nagłych sprawach tak szybko, jak tylko jest to możliwe.

Artykuł 25

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

a) wspólne ustalenie, czy zapytania dotyczą spraw będących przedmiotem wspólnego zainteresowania; oraz

b) w zależności od rodzaju spraw:

– wspólne ustalenie, czy działania umawiających się stron podejmowane na forum określonych organizacji międzynarodowych powinny być koordynowane, lub

– wspólne rozważenie wszelkich innych odpowiednich rozwiązań.

2. Umawiające się strony niezwłocznie wymieniają wszelkie informacje istotne dla celów podanych w ust. 1.

Artykuł 26

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

Przepisy przejściowe

Artykuł 27

1. Protokoły od I do VIII określają przepisy przejściowe oraz odpowiednie okresy ich stosowania w stosunkach pomiędzy Wspólnotą Europejską a zainteresowaną stroną stowarzyszoną. W stosunkach pomiędzy Norwegią lub Islandią a stowarzyszoną stroną stosuje się te same warunki jak pomiędzy Wspólnotą Europejską i zainteresowaną stroną stowarzyszoną.

2. W okresach przejściowych istotne elementy systemu transportu lotniczego pomiędzy dwoma stowarzyszonymi stronami określa się na podstawie bardziej restrykcyjnego z dwóch właściwych protokołów.

3. Stopniowe przechodzenie każdej ze stowarzyszonych stron do pełnego stosowania ECAA podlega ocenom. Oceny dokonuje Wspólnota Europejska we współpracy z zainteresowaną

stroną stowarzyszoną. W przypadku, gdy stowarzyszona strona stwierdzi, że warunki zamknięcia okresu przejściowego ustalonego w odpowiednim protokole zostały spełnione, powiadamia Wspólnotę Europejską o konieczności dokonania oceny.

4. Jeśli Wspólnota Europejska stwierdzi, że warunki zostały spełnione, informuje o tym wspólny komitet oraz podejmuje decyzję o przejściu zainteresowanej strony stowarzyszonej do kolejnego okresu przejściowego lub o pełnym jej włączeniu do Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej, stosownie do sytuacji.

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

Powiązanie z dwustronnymi umowami i porozumieniami o transporcie lotniczym

Artykuł 28

1. Postanowienia niniejszej umowy mają pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami dwustronnych umów i/lub porozumień o transporcie lotniczym, obowiązujących pomiędzy stowarzyszonymi stronami z jednej strony, a Wspólnotą Europejską, państwem członkowskim WE, Norwegią lub Islandią z drugiej strony, jak również umów i/lub porozumień obowiązujących pomiędzy stowarzyszonymi stronami.

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

3. Wszelkie spory pomiędzy stowarzyszoną stroną a inną umawiającą się stroną co do kwestii czy w zakresie pełnego stosowania ECAA bardziej elastyczne są postanowienia protokołu dotyczącego zainteresowanej strony stowarzyszonej czy też postanowienia dwustronnych umów i/lub porozumień, rozstrzygane są zgodnie z zasadami określonymi w art. 20 niniejszej umowy. Spory odnoszące się do ustalenia powiązań pomiędzy sprzecznymi protokołami rozstrzygane są w taki sam sposób.

Wejście w życie, przegląd, rozwiązanie umowy i pozostałe postanowienia

Artykuł 29
(Wejście w życie)

1. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez jej sygnatariuszy zgodnie z ich procedurami wewnętrznymi. Dokumenty ratyfikujące lub zatwierdzające umowę deponuje się w Sekretariacie Generalnym Rady Unii Europejskiej (depozytariusz), który powiadamia wszystkich pozostałych sygnatariuszy jak również Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

2. Niniejsza umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po zdeponowaniu dokumentów ratyfikujących lub zatwierdzających umowę przez Wspólnotę Europejską i przynajmniej jedną stowarzyszoną stronę. W odniesieniu do każdego sygnatariusza, który ratyfikuje lub zatwierdzi niniejszą umowę po tym terminie, wchodzi ona w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po zdeponowaniu przez owego sygnatariusza swoich dokumentów ratyfikujących lub zatwierdzających umowę.

3. Niezależnie od ust. 1 i 2, dwie lub kilka umawiających się stron, w tym obowiązkowo Wspólnota Europejska i przynajmniej jedna strona stowarzyszona, może zdecydować o tymczasowym stosowaniu niniejszej umowy we wzajemnych stosunkach, począwszy od daty jej podpisania, powiadamiając o tym fakcie depozytariusza, który z kolei powiadamia pozostałe umawiające się strony.

Artykuł 30
(Przegląd)

Niniejsza umowa podlega przeglądowi na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron, a niezależnie od tego po pięciu latach od jej wejścia w życie.

Artykuł 31
(Wygaśnięcie)

1. Każda z umawiających się stron może wypowiedzieć niniejszą umowę powiadamiając o tym fakcie depozytariusza, który z kolei powiadamia pozostałe umawiające się strony oraz Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego. W przypadku wypowiedzenia umowy przez Wspólnotę Europejską, umowa przestaje obowiązywać po upływie jednego roku od daty jej wypowiedzenia. W przypadku wypowiedzenia umowy przez jedną z umawiających się stron, przestaje ona obowiązywać po upływie jednego roku od daty jej wypowiedzenia, wyłącznie w odniesieniu do strony, która umowę wypowiedziała. Jednak świadczone na dzień wygaśnięcia niniejszej umowy usługi lotnicze mogą być kontynuowane do zakończenia sezonu rozkładowego IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego), w trakcie którego przypada przedmiotowa data wygaśnięcia umowy.

2. Umawiająca się strona, która przystąpiła do Unii Europejskiej, przestaje być traktowana jako umawiająca się strona od dnia swojego przystąpienia.

3. Niniejsza umowa przestaje obowiązywać lub zostaje zawieszona w odniesieniu do stowarzyszonej strony, jeśli odpowiedni układ o stowarzyszeniu straci moc lub zostanie zawieszony.

Artykuł 32
(Rozszerzenie ECAA)

Wszelkie państwa lub podmioty, które są gotowe dostosować swoje prawo dotyczące transportu lotniczego i związanych z nim zagadnień do prawodawstwa Wspólnoty Europejskiej w tym zakresie, oraz z którymi Wspólnota Europejska nawiązała lub nawiązuje ścisłą współpracę ekonomiczną, na przykład w formie układu o stowarzyszeniu, mogą zostać zaproszone przez Wspólnotę Europejską do udziału w ECAA. W tym celu umawiające się strony dokonują odpowiedniej zmiany umowy.

Artykuł 33

(Port lotniczy w Gibraltarze)

1. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszej umowy w odniesieniu do portu lotniczego w Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w zakresie sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

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

Artykuł 34

Załączniki i protokoły do niniejszej umowy stanowią jej integralną część.

Artykuł 35
(Języki)

Niniejsza umowa została sporządzona w jednym egzemplarzu w językach urzędowych Wspólnoty Europejskiej oraz pozostałych umawiających się stron, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

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

ZAŁĄCZNIK 1 Przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego

„*Obowiązujące postanowienia*" następujących aktów prawnych stosuje się zgodnie z umową podstawową i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile nie wskazano inaczej w niniejszym załączniku lub w protokołach od I do VIII do niniejszej umowy. W przypadkach, gdzie to konieczne, zakres szczegółowego dostosowania dla każdego aktu określono poniżej.

A. Dostęp do rynku i kwestie z nim związane

nr 2407/92

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 18 oraz Załącznik za wyjątkiem odniesienia w art. 13 ust. 3 do art. 226 (poprzednio 169) Traktatu WE

nr 2408/92

Rozporządzenie Rady 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych

zmienione lub dostosowane:

- art. 29 aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Austrii, Republiki Finlandii i Królestwa Szwecji;

- decyzją wspólnego komitetu nr 7/94 z dnia 21 marca 1994 r. zmieniającą protokół 47 oraz niektóre załączniki do Porozumienia EOG;

- art. 20 aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 15 oraz załączniki I, II i III

nr 2409/92

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 10

nr 95/93

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

zmienione:

- Rozporządzeniem (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 dotyczące wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty
- Rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie ustalenia wspólnych reguł przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty
- Rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 12 oraz 14a ust. 2

Jeśli chodzi o stosowanie art. 12 ust. 2, termin „Komisja" zastępuje się terminem „wspólny komitet".

nr 96/67

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 25 oraz Załącznik

Jeśli chodzi o stosowanie art. 10, termin „państwa członkowskie" zastępuje się terminem „państwa członkowskie WE".

Jeśli chodzi o stosowanie art. 20 ust. 2, termin „Komisja" zastępuje się terminem „wspólny komitet".

nr 785/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 8 i 10 ust. 2

B. Zarządzanie ruchem lotniczym

nr 549/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 4, 6 i 9 do 14

nr 550/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 19, załączniki I i II

nr 551/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 11

nr 552/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 12, załączniki I i IV

C. Bezpieczeństwo lotnicze

nr 3922/91

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

zmienione:

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowo - technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

- Rozporządzeniem Komisji 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowującym do postępu naukowo – technicznego rozporządzenie Rady (EWG) 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 10, 12 i 13, za wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2, zdanie drugie, załączniki I do III

Jeśli chodzi o stosowanie art. 12, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie WE”.

nr 94/56/WE

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 12

Jeśli chodzi o stosowanie art. 9 i 12, termin „Komisja" zastępuje się terminem „wszystkie pozostałe umawiające się strony ECAA".

nr 1592/2002

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

zmienione:

- Rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 z 24 września 2003 r. dostosowującym art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 57, załączniki I i II

nr 2003/42

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 11, załączniki I i II

nr 1702/2003

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

zmienione:

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 381/2005 z dnia 7 marca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 4 oraz Załącznik. Okresy przejściowe, o których mowa w tym rozporządzeniu ustala wspólny komitet.

nr 2042/2003

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 6, załączniki I do IV

nr 104/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 7 oraz Załącznik

nr 488/2005

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

D. Bezpieczeństwo lotnicze

nr 2320/2002

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

zmienione:

- Rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 12 oraz Załącznik

nr 622/2003

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

zmienione:

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 68/2004 z dnia 15 stycznia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 622/2003 ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 781/2005 zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 622/2003 ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 857/2005 z dnia 6 czerwca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 622/2003 ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 5 oraz Załącznik

nr 1217/2003

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 11, załączniki I i II

nr 1486/2003

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 16

nr 1138/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 8

E. Ochrona środowiska naturalnego

nr 89/629

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 8

nr 92/14

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

zmieniona:

- Dyrektywą Rady 98/20/WE z dnia 30 marca 1998 r. zmieniającą dyrektywę 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

- Dyrektywą Komisji 1999/28/WE z dnia 21 kwietnia 1999 r. zmieniającą Załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 r.)

- Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 991/2001 z dnia 21 maja 2001 r. zmieniającym Załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 11 oraz Załącznik

nr 2002/30

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 15, załączniki I i II

nr 2002/49

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 16, załączniki I do IV

F. Kwestie społeczne

nr 1989/391

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 16 i 18 do 19

nr 2003/88

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 19, 21 do 24 i 26 do 29

nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego Porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu latającego w lotnictwie

cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 5

G. Ochrona konsumentów

nr 90/314

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 10

nr 92/59

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 19

nr 93/13

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 10 oraz Załącznik

Jeśli chodzi o stosowanie art. 10 termin „Komisja" zastępuje się terminem „wszystkie pozostałe umawiające się strony ECAA".

nr 95/46

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 34

nr 2027/97

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

zmienione:

- Rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 8

nr 261/2004

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 17

H. Pozostałe przepisy

nr 2299/1989

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

zmienione:

- Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

- Rozporządzeniem Rady (WE) nr 323/1999 z dnia 8 lutego 1999 r. zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 22 oraz Załącznik

nr 91/670

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 8 oraz Załącznik

nr 3925/91

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 5

nr 437/2003

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

zmienione:

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 11, załączniki I i II

nr 1358/2003

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuły 1 do 4, załączniki I do III

nr 2003/96

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

Obowiązujące postanowienia: Artykuł 14 ust. 1, lit b) i ust. 2

ZAŁĄCZNIK 2 Horyzontalne dostosowania

Postanowienia aktów przywołanych w załączniku I do umowy stosuje się zgodnie z umową oraz niniejszym załącznikiem, o ile nie wskazano inaczej w załączniku I. Szczegóły dotyczące dostosowania poszczególnych aktów podano w załączniku I.

1. CZĘŚCI WPROWADZAJĄCE AKTÓW

Preambuły przywołanych aktów nie są właściwe dla celów niniejszej umowy. Są one brane pod uwagę w zakresie koniecznym dla prawidłowej interpretacji i stosowania postanowień przywołanych aktów w ramach niniejszej umowy.

2. SZCZEGÓLNA TERMINOLOGIA AKTÓW

Następujące terminy zastosowane w aktach przywołanych w załączniku I do niniejszej umowy zastępuje się terminami podanymi poniżej:

a) termin „Wspólnota” zastępuje się terminem „Europejska Wspólna Przestrzeń Lotnicza”

b) terminy „prawo Wspólnoty”, „prawodawstwo wspólnotowe”, „instrumenty Wspólnoty” oraz „Traktat WE” zastępuje się terminem „Umowa ECAA”;

c) termin „port lotniczy Wspólnoty” zastępuje się wyrażeniem „porty lotnicze położone w Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej”;

d) termin „Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich” zastępuje się terminem „Dziennik Urzędowy Umawiających się Stron”;

e) termin „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” zastępuje się terminem „przewoźnik lotniczy ECAA”

3. ODNIESIENIA DO PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Bez uszczerbku dla ust. 4, w każdym przypadku, gdy akty przywołane w załączniku I do niniejszej umowy zawierają odniesienia do „państwa członkowskiego” lub „państw członkowskich”, odniesienia te należy rozumieć jako obejmujące oprócz państw członkowskich Wspólnoty WE także partnerów ECAA.

4. PRZEPISY DOTYCZĄCE KOMITETÓW WE I KONSULTACJI ZE STOWARZYSZONYMI STRONAMI

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

Wszelkie konsultacje obejmują jedno posiedzenie, któremu przewodniczy Komisja Europejska, odbywające się w ramach wspólnego komitetu na zaproszenie Komisji Europejskiej i przed konsultacjami prowadzonymi z odpowiednim komitetem Wspólnoty

Europejskiej. Co najmniej dwa tygodnie przed posiedzeniem, o ile szczególne okoliczności nie wymagają krótszego terminu, Komisja Europejska przekazuje każdej stowarzyszonej stronie wszelkie konieczne informacje.

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

Powyższe nie dotyczy stosowania zasad konkurencji określonych niniejszą umową, które podlegają właściwym procedurom konsultacyjnym podanym w załączniku IV.

5. WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

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

6. ODNIESIENIA DO JĘZYKÓW

W procedurach stosowanych w ramach umowy i bez uszczerbku dla załącznika IV, umawiające się strony mają prawo używać dowolnego urzędowego języka Wspólnoty Europejskiej lub pozostałych umawiających się stron. Jednak umawiające się strony są świadome, że język angielski ułatwia przeprowadzenie wszelkich procedur. Jeśli oficjalny dokument sporządzono w języku, który nie jest językiem urzędowym Wspólnoty Europejskiej, równocześnie należy przedłożyć tłumaczenie tego dokumentu na język urzędowy Wspólnoty Europejskiej, z uwzględnieniem powyższego zdania. Umawiająca się strona zamierzająca w procedurze ustnej użyć języka niebędącego językiem urzędowym Wspólnoty Europejskiej zapewnia tłumaczenie symultaniczne na język, o którym mowa w drugim zdaniu niniejszego ustępu.

ZAŁĄCZNIK 3 Przepisy dotyczące konkurencji i pomocy państwa, o których mowa w art. 14

Artykuł 1 – Monopole państwowe

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

Artykuł 2 – Zbliżenie ustawodawstwa w zakresie konkurencji i pomocy państwa

1. Umawiające się strony uznają istotę zbliżenia istniejącego ustawodawstwa stowarzyszonej strony w zakresie konkurencji i pomocy państwa do obowiązującego w tym zakresie ustawodawstwa Wspólnoty Europejskiej. Stowarzyszona strona podejmuje starania celem stopniowego doprowadzenia swoich obecnych i przyszłych przepisów w zakresie konkurencji i pomocy państwa do zgodności z dorobkiem prawnym Wspólnoty Europejskiej.

2. Proces zbliżenia ustawodawstwa rozpoczyna się z chwilą wejścia w życie umowy, stopniowo rozszerza się na wszystkie elementy przepisów Wspólnoty Europejskiej dotyczących konkurencji i pomocy państwa, o których mowa w niniejszym załączniku, i zostaje zamknięty do końca drugiego okresu, o którym mowa w protokole do niniejszej umowy określającym działania tymczasowe odnoszące się do danej stowarzyszonej strony. Stowarzyszona strona ustala także w porozumieniu z Komisją Europejską sposoby monitorowania procesu zbliżania ustawodawstwa oraz konieczne działania w zakresie egzekwowania prawa.

Artykuł 3 - Konkurencja i inne postanowienia gospodarcze

1. Poniższe praktyki są niezgodne z prawidłowym wykonaniem umowy, ponieważ mogą mieć wpływ na stosunki handlowe pomiędzy dwoma lub kilkoma umawiającymi się stronami:

   i) wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, decyzje stowarzyszeń przedsiębiorców i praktyki uzgodnione między przedsiębiorstwami, które mają na celu lub których skutkiem jest zapobieganie, ograniczanie lub zakłócanie konkurencji;

   ii) wykorzystywanie przez jedno lub więcej przedsiębiorstw dominującej pozycji na terytoriach umawiających się stron lub znacznej ich części;

   iii) jakakolwiek pomoc państwa, zakłócająca lub grożąca zakłóceniem konkurencji przez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub niektórym produktom.

2. Wszelkie praktyki sprzeczne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania reguł konkurencji obowiązujących we Wspólnocie Europejskiej, w szczególności art. 81, 82, 86 i 87 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę

Europejską oraz instrumentów wyjaśniających przyjętych przez instytucje Wspólnoty Europejskiej.

3. Każda stowarzyszona strona zapewnia nadanie niezależnemu w działaniu organowi publicznemu wszelkich uprawnień niezbędnych do pełnego stosowania ust. 1 pkt. i) oraz pkt. ii) niniejszego artykułu, w odniesieniu do przedsiębiorstw prywatnych i państwowych oraz przedsiębiorstw, którym przyznano specjalne prawa.

4. Każda stowarzyszona strona wyznacza lub tworzy niezależny w działaniu urząd, któremu nadaje uprawnienia niezbędne do pełnego stosowania ust. 1 pkt. iii) niniejszego artykułu. Urząd ten posiada między innymi uprawnienia do zatwierdzania programów pomocy państwa oraz jednorazowych dotacji zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, jak również uprawnienia do żądania zwrotu pomocy państwa w przypadku jej bezprawnego udzielenia.

5. Każda umawiająca się strona zapewnia przejrzystość w dziedzinie pomocy państwa, między innymi poprzez przekazywanie pozostałym umawiającym się stronom okresowych sprawozdań rocznych lub ich odpowiedników, sporządzonych zgodnie z metodą i formą właściwą dla badań dotyczących pomocy państwa przeprowadzanych przez Wspólnotę Europejską. Na wniosek umawiającej się strony, druga strona dostarcza informacje dotyczące indywidualnych przypadków pomocy państwa.

6. Stowarzyszona strona tworzy wyczerpujący spis wszystkich programów pomocowych ustanowionych przed utworzeniem urzędu, o którym mowa w ust. 4, i dostosowuje te programy do kryteriów wymienionych w ust. 2 niniejszego artykułu.

7.

a) W celu wykonania postanowień ust. 1 pkt. iii) umawiające się strony zgadzają się, aby w okresach, o których mowa w protokołach do niniejszej umowy określających działania przejściowe odnoszące się do poszczególnych stowarzyszonych stron, wszelka pomoc państwa przyznana przez każdą stowarzyszoną stronę poddana została ocenie uwzględniającej fakt, że stowarzyszona strona traktowana jest tak samo jak obszar Wspólnoty Europejskiej, określony w art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

b) Do końca pierwszego okresu, o którym mowa w protokole do niniejszej umowy określającym działania przejściowe odnoszące się do stowarzyszonej strony, strona ta przedstawia Wspólnocie Europejskiej dane o swoim PKB na mieszkańca, ujednolicone na poziomie NUTS II. Następnie urząd, o którym mowa u ust. 4, oraz Komisja Europejska dokonują wspólnej oceny warunków kwalifikujących regiony stowarzyszonej strony, jak również maksymalną intensywność pomocy dla nich w celu sporządzenia regionalnej mapy pomocy na podstawie stosownych wytycznych Wspólnoty Europejskiej.

8. W przypadku, gdy jedna z umawiających się stron uzna, że określona praktyka jest niezgodna z postanowieniami ust. 1 niniejszego artykułu, może ona podjąć stosowne działania po przeprowadzeniu konsultacji w ramach wspólnego komitetu lub po upływie trzydziestu dni roboczych od wystąpienia z wnioskiem o przeprowadzenie takich konsultacji.

9. Umawiające się strony dokonują wymiany informacji uwzględniając ograniczenia wynikające z wymogów zachowania tajemnicy zawodowej i handlowej.

ZAŁĄCZNIK 4. Sprawy wnoszone do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich

1. Ogólne zasady odnoszące się do art. 16 umowy

1. W stosownym zakresie stosuje się procedury ustalone przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich dla spraw orzekanych w trybie prejudycjalnym w ramach Wspólnoty Europejskiej. W następstwie orzeczenia wydanego w trybie prejudycjalnym, sąd lub trybunał umawiającej się strony stosuje interpretację zgodnie z wykładnią Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

2. W ramach niniejszej umowy strony mają takie same prawa dotyczące zgłaszania uwag do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich jak państwa członkowskie WE.

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

1. W przypadku, gdy zgodnie z drugim zdaniem art. 16 ust. 2, umawiająca się strona przyjmuje decyzję dotyczącą zakresu i procedury wnoszenia spraw do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, w decyzji tej stwierdza się, że:

   a) sąd lub trybunał umawiającej się strony, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa krajowego, może zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z wnioskiem o rozpatrzenie w trybie prejudycjalnym zapytania wniesionego w sprawie przed nim zawisłej a dotyczącego ważności lub wykładni aktu, o którym mowa w art. 16 ust. 2, jeżeli sąd ten lub trybunał uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania przezeń wyroku, lub

   b) sąd lub trybunał umawiającej się strony może zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z wnioskiem o rozpatrzenie w trybie prejudycjalnym zapytania wniesionego w sprawie przed nim zawisłej a dotyczącego ważności lub wykładni aktu, o którym mowa w art. 16 ust. 2, jeżeli sąd ten lub trybunał uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania przezeń wyroku, lub

   c) połączenie obydwu powyższych stwierdzeń.

2. Sposoby stosowania art. 16 ust. 2 opierają się na zasadach określonych w przepisach prawnych dotyczących działalności Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, w tym postanowień Traktatu WE, statutu i regulaminu wewnętrznego Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, jak również orzecznictwa tego ostatniego. Umawiająca się strona, podejmując decyzję w sprawie sposobów stosowania niniejszego postanowienia, uwzględnia także praktyczne wytyczne podane przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w ogłoszeniu o wprowadzeniu przez sądy krajowe trybu prejudycjalnego.

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

Sprawy sporne wniesione przed Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich zgodnie z art. 20 ust. 3 umowy traktowane są przez ten ostatni tak samo jak sprawy sporne wniesione zgodnie z art. 239 Traktatu WE.

4. Sprawy wnoszone do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich i języki

Umawiające się strony mają prawo do używania w postępowaniach przed Trybunałem Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich wszczynanych w ramach umowy każdego z urzędowych języków Wspólnoty Europejskiej lub pozostałych umawiających się stron. Jeśli w oficjalnym dokumencie użyto języka innego niż francuski, równocześnie należy przedłożyć jego tłumaczenie na francuski. Umawiająca się strona, która zamierza w procedurze ustnej użyć języka niebędącego językiem urzędowym Wspólnoty Europejskiej, zapewnia tłumaczenie symultaniczne na język, o którym mowa w drugim zdaniu niniejszego ustępu.

Protokół I

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a Republiką Albanii

Artykuł 1

Okresy przejściowe

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Albanii, dalej zwaną „Albanią", wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Drugi okres przejściowy obowiązuje od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Albanię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

(1) Do końca pierwszego okresu przejściowego Albania:

i. jest pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

ii. stosuje dokument ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iii. stosuje rozporządzenie 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenie 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywę 94/56 (dochodzenie przyczyn wypadków), rozporządzenie 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywę 2003/42 (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenie 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywę 2000/79 (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywę 2003/88 (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iv zapewnia rozdział między dostawcą służb ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący służby ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;

v. ratyfikuje Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

vi. musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa włączonych do umowy, o której mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej umowy lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego który z tych elementów ma zastosowanie.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego Albania stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W pierwszym okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Albanię zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Albanii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. Albania lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników posiadających koncesje wydane przez Albanię ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli.

b) W drugim okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Albanię zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt. i);

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Albanii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Albanię zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Albanii.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Albanii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których Albania lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Na początku pierwszego okresu przejściowego Albania jest zaangażowana jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status Albanii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(3) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Albanię przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 5

Ochrona lotnictwa

(1) Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Albanii poufną część ustawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, przywołaną w załączniku I do niniejszej umowy.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Albanię przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Protokół II

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a

Bośnią i Hercegowiną

Artykuł 1

Okresy przejściowe

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Drugi okres przejściowy obowiązuje od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

(1) Do końca pierwszego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina:

i. jest pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

ii. stosuje dokument ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iii. stosuje rozporządzenie 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenie 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywę 94/56 (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywę 96/67 (obsługa naziemna), rozporządzenie 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywę 2003/42 (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenie 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywę 2000/79 (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywę 2003/88 (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iv. ratyfikuje Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

v. musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa włączonych do umowy, o której mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej

umowy lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego który z tych elementów ma zastosowanie.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina

i. zapewnia rozdział między dostawcą służb ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący służby ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;

ii. stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W pierwszym okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Bośni i Hercegowinie a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. Bośnia i Hercegowina lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników posiadających koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę ani nie sprawują skutecznej kontroli nad tymi przewoźnikami.

b) W drugim okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt. i);

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Bośni i Hercegowinie i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bośnię i Hercegowinę zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE,

a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Bośni i Hercegowinie.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty" oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Bośni i Hercegowiny oraz Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których Bośnia i Hercegowina lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Na początku pierwszego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina jest zaangażowana jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status Bośni i Hercegowiny i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(3) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bośnię i Hercegowinę przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 5

Ochrona lotnictwa

(1) Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Bośni i Hercegowinie poufną część ustawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, przywołaną w załączniku I do niniejszej umowy.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bośnię i Hercegowinę przewoźnikowi lotniczemu specjalnej

ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Protokół III

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a Republiką Bułgarii

Artykuł 1

Okres przejściowy

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Bułgarii, dalej zwaną „Bułgarią", wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Odniesienia do „drugiego okresu przejściowego" w niniejszej umowie lub załącznikach do umowy oznaczają w przypadku Bułgarii okres przejściowy zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

Do końca okresu przejściowego Bułgaria stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, zgodnie z art. 3 niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bułgarię zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Bułgarii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Bułgarii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Bułgarię zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Bułgarii.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty" oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Bułgarii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których Bułgaria lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od początku okresu przejściowego.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Pod koniec okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status Bułgarii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Do końca okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Bułgarię przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 5

Ochrona lotnictwa

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

Protokół IV

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a

Republiką Chorwacji

Artykuł 1

Okresy przejściowe

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Republikę Chorwacji, dalej zwaną „Chorwacją", wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Drugi okres przejściowy obowiązuje od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Chorwację wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską. Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

(1) Do końca pierwszego okresu przejściowego Chorwacja:

i. jest pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

ii. stosuje dokument ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iii. stosuje rozporządzenie 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenie 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywę 94/56 (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywę 96/67 (obsługa naziemna), rozporządzenie 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywę 2003/42 (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenie 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywę 2000/79 (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywę 2003/88 (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iv. zapewnia rozdział między dostawcą służb ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący służby ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;

v. ratyfikuje Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

vi. musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa włączonych do umowy, o której mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej umowy lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego który z tych elementów ma zastosowanie.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego Chorwacja stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) w trakcie pierwszego i drugiego okresu przejściowego przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Chorwację zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Chorwacji a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

b) W drugim okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Chorwację zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a);

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Chorwacji i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Chorwację zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Chorwacji.

c) Do końca drugiego okresu przejściowego Chorwacja lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników posiadających koncesje wydane przez Chorwację ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Chorwacji i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których Chorwacja lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Na początku pierwszego okresu przejściowego Chorwacja jest zaangażowana jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status Chorwacji i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(3) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Chorwację przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 5

Ochrona lotnictwa

(1) Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Chorwacji poufną część ustawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, przywołaną w załączniku I do niniejszej umowy.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Chorwację przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 6

Oświadczenie Chorwacji dotyczące wejścia w życie umowy ECAA

Chorwacja deklaruje swój zamiar rozważenia odpowiedniego terminu wejścia w życie umowy ECAA w odniesieniu do Chorwacji ze względu na wniosek Chorwacji dotyczący krótkoterminowych (do końca fazy I) i stopniowo wprowadzanych przepisów przejściowych dotyczących dostępu do rynku w zakresie zdolności przewozowych. Może to skutkować pewnym przesunięciem terminu wejścia w życie umowy ECAA do czasu jaki Chorwacja bezwzględnie potrzebuje na przygotowanie się do pełnej realizacji wszystkich jej zobowiązań w ramach umowy ECAA oraz niniejszego protokołu.

Protokół V

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a

byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii

Artykuł 1

Okresy przejściowe

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Drugi okres przejściowy obowiązuje od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

(1) Do końca pierwszego okresu przejściowego była Jugosłowiańska Republika Macedonii:

i. jest pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

ii. stosuje dokument ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iii. stosuje rozporządzenie 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenie 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywę 94/56 (dochodzenie przyczyn wypadków), rozporządzenie 96/67 (obsługa naziemna), dyrektywę 2003/42 (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), dyrektywę 2000/79 (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywę 2003/88 (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iv. zapewnia rozdział między dostawcą służb ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje krajowy organ nadzorujący służby ruchu lotniczego, rozpoczyna reorganizację swojej przestrzeni powietrznej tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;

v. ratyfikuje Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

vi. musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa włączonych do umowy, o której mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej umowy lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego który z tych elementów ma zastosowanie.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego była Jugosłowiańska Republika Macedonii stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W pierwszym okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. była Jugosłowiańska Republika Macedonii lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników posiadających koncesje wydane przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii ani nie sprawują skutecznej kontroli nad tymi przewoźnikami.

b) W drugim okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt. i);

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów

jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty" oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których była Jugosłowiańska Republika Macedonii lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

Artykuł 4

Stosowanie określonych przepisów przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii

Niezależnie od art. 2 niniejszego protokołu, po wejściu w życie niniejszej umowy, była Jugosłowiańska Republika Macedonii:

i. stosuje w praktyce Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

ii. egzekwuje stosowanie w praktyce przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii rozporządzenia 261/2004;

iii. wypowie lub dostosuje do prawa wspólnotowego umowę pomiędzy rządem byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii a liniami lotniczymi Macedonian Airlines (MAT).

Artykuł 5

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Na początku pierwszego okresu przejściowego była Jugosłowiańska Republika Macedonii jest zaangażowana jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(3) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 6

Ochrona lotnictwa

(1) Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w byłej Jugosłowiańskiej Republice Macedonii poufną część ustawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, przywołaną w załączniku I do niniejszej umowy.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez byłą Jugosłowiańską Republikę Macedonii przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Protokół VI

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a

Serbią i Czarnogórą

Artykuł 1

Okresy przejściowe

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Serbię i Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Drugi okres przejściowy obowiązuje od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez Serbię i Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

(1) Do końca pierwszego okresu przejściowego Serbia i Czarnogóra:

i. jest pełnoprawnym członkiem Wspólnych Władz Lotniczych i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

ii. stosuje dokument ECAC nr 30 i dąży do wdrożenia wszystkich przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iii. stosuje rozporządzenie 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenie 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywę 94/56 (dochodzenie przyczyn wypadków), dyrektywę 96/67 (obsługa naziemna), rozporządzenie 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywę 2003/42 (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenie 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywę 2000/79 (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywę 2003/88 (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iv. zapewnia rozdział między dostawcą służb ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym dla Serbii i Czarnogóry, powołuje krajowy organ nadzorujący służby ruchu lotniczego dla Serbii i Czarnogóry, rozpoczyna reorganizację

przestrzeni powietrznej Serbii i Czarnogóry tworząc blok lub bloki funkcjonalne oraz stosuje elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej;

v. ratyfikuje Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

vi. musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa włączonych do umowy, o której mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej umowy lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego który z tych elementów ma zastosowanie.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego Serbia i Czarnogóra stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W pierwszym okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Serbię i Czarnogórę zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Serbii i Czarnogórze a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. Serbia i Czarnogóra lub jej obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników posiadających koncesje wydane przez Serbię i Czarnogórę ani nie sprawują skutecznej kontroli nad tymi przewoźnikami.

b) W drugim okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Serbię i Czarnogórę zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt. i);

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Serbii i Czarnogórze i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Serbię i Czarnogórę zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw

przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Serbii i Czarnogórze.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty" oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Serbii i Czarnogóry oraz Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których Serbia i Czarnogóra lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Na początku pierwszego okresu przejściowego Serbia i Czarnogóra jest zaangażowana jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status Serbii i Czarnogóry i warunki ich uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(3) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Serbię i Czarnogórę przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 5

Ochrona lotnictwa

(1) Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w Serbii i Czarnogórze poufną część ustawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, przywołaną w załączniku I do niniejszej umowy.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Serbię i Czarnogórę przewoźnikowi lotniczemu specjalnej

ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Protokół VII

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a Rumunią

Artykuł 1

Okres przejściowy

(1) Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez Rumunię wszystkich warunków określonych w art. 2, co zostanie zweryfikowane w ramach oceny przeprowadzonej przez Wspólnotę Europejską.

(2) Odniesienia do „drugiego okresu przejściowego" w niniejszej umowie lub załącznikach do umowy oznaczają w przypadku Rumunii okres przejściowy zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 2

Warunki dotyczące okresów przejściowych

Do końca okresu przejściowego Rumunia stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 3

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Rumunię zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Rumunii a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Rumunii i punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Rumunię zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy

punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Rumunii.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty" oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania Rumunii i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których Rumunia lub jej obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od początku okresu przejściowego.

Artykuł 4

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Pod koniec okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status Rumunii i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Do końca okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez Rumunię przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 5

Ochrona lotnictwa

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

Artykuł 6

Wejście w życie

W odniesieniu do Rumunii umowa ECAA wchodzi w życie po jej ratyfikowaniu zgodnie z obowiązującymi w Rumunii przepisami. Termin wejścia w życie ustala się zgodnie z art. 29 ust. 1 i 2.

Protokół VIII

Przepisy przejściowe pomiędzy Wspólnotą Europejską a Tymczasową Misją Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie

Artykuł 1

Komptencje UNMIK

Postanowienia niniejszego protokołu nie wpływają w żaden sposób na kompetencje Tymczasowej Misji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie, dalej zwanej „UNMIK", wynikających z rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

Artykuł 2

Okresy przejściowe

(1) Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszej umowy do momentu spełnienia przez UNMIK wszystkich warunków określonych w art. 3 ust. 1, zgodnie z oceną przeprowadzoną przez Wspólnotę Europejską.

(2) Drugi okres przejściowy obowiązuje od zakończenia pierwszego okresu przejściowego do momentu spełnienia przez UNMIK wszystkich warunków określonych w art. 3 ust. 2, zgodnie z oceną przeprowadzoną przez Wspólnotę Europejską.

Artykuł 3

Warunki dotyczące okresów przejściowych

(1) Do końca pierwszego okresu przejściowego UNMIK:

i. bez uszczerbku dla swojego specjalnego statusu wynikającego z prawa międzynarodowego, wdraża Wspólne Wymagania Lotnicze (JAR), przyjęte przez Wspólne Władze Lotnicze oraz podejmuje starania w celu wdrożenia wszystkich aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, przywołanych w załączniku I do niniejszej umowy;

ii. stosuje dokument ECAC nr 30 oraz podejmuje starania w celu wdrożenia wszystkich aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego, przywołanych w załączniku I do niniejszej umowy;

iii. stosuje rozporządzenie 3925/91 (zniesienie kontroli i formalności stosowanych wobec bagażu podręcznego i w ładowni), rozporządzenie 2409/92 (taryfy i stawki za usługi lotnicze), dyrektywę 94/56 (dochodzenie przyczyn

wypadków), rozporządzenie 2027/97 (odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych), dyrektywę 2003/42 (zgłaszanie zdarzeń w lotnictwie cywilnym), rozporządzenie 261/2004 (odmowa przyjęcia na pokład samolotu), dyrektywę 2000/79 (organizacja czasu pracy w lotnictwie cywilnym) oraz dyrektywę 2003/88 (organizacja czasu pracy), zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy;

iv. zapewnia rozdział między dostawcą służb ruchu lotniczego a krajowym organem kontrolnym, powołuje lub wyznacza krajowy organ nadzorujący służby ruchu lotniczego;

v. stosuje w praktyce Konwencję w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealska);

vi musi osiągnąć odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących konkurencji i pomocy państwa włączonych do umowy, o której mowa w art. 14 ust. 1 niniejszej umowy lub w załączniku III do niniejszej umowy, w zależności od tego który z tych elementów ma zastosowanie.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego UNMIK stosuje niniejszą umowę wraz ze wszystkimi aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy.

Artykuł 4

Przepisy przejściowe

(1) Niezależnie od art. 1 ust. 1 niniejszej umowy,

a) W pierwszym okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez UNMIK zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimkolwiek punktem w Kosowie a jakimkolwiek punktem w państwie członkowskim WE;

ii. UNMIK lub mieszkańcy Kosowa nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników lotniczych Wspólnoty ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli, a państwa członkowskie WE lub ich obywatele nie posiadają większościowych udziałów u przewoźników posiadających koncesje wydane przez UNMIK ani nie sprawują nad nimi skutecznej kontroli.

b) W drugim okresie przejściowym:

i. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty i przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez UNMIK zezwala się na korzystanie z praw przewozowych, zgodnie z ust. 1 lit. a) pkt. i);

ii. przewoźnikom lotniczym Wspólnoty zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w Kosowie i

punktami położonymi na terytorium pozostałych stowarzyszonych stron, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim WE;

iii. przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez UNMIK zezwala się na korzystanie z nieograniczonych praw przewozowych pomiędzy punktami w różnych państwach członkowskich WE, a także na zmianę w każdym z punktów jednego statku powietrznego na inny statek powietrzny, pod warunkiem, że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w Kosowie.

(2) Dla celów niniejszego artykułu „przewoźnik lotniczy Wspólnoty" oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję wydaną przez państwo członkowskie WE, Norwegię lub Islandię.

(3) Artykułów 7 i 8 niniejszej umowy nie stosuje się do końca drugiego okresu przejściowego, bez uszczerbku dla zobowiązania UNMIK i Wspólnoty do wydania koncesji zgodnie z aktami prawnymi przywołanymi w załączniku I do niniejszej umowy, odpowiednio przewoźnikom lotniczym, w których państwa członkowskie WE lub ich obywatele posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę, oraz przewoźnikom lotniczym, w których UNMIK lub mieszkańcy Kosowa posiadają większościowe udziały lub nad którymi sprawują skuteczną kontrolę od końca pierwszego okresu przejściowego.

Artykuł 5

Międzynarodowe konwencje i umowy

W przypadkach, gdy akty prawne przywołane w załączniku I do niniejszej umowy stanowią o obowiązku przystąpienia do międzynarodowej konwencji lub umowy, należy uwzględnić specjalny status UNMIK wynikający z prawa międzynarodowego.

Artykuł 6

Bezpieczeństwo lotnicze

(1) Na początku pierwszego okresu przejściowego UNMIK jest zaangażowana jako obserwator w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(2) Pod koniec drugiego okresu przejściowego wspólny komitet, powołany na mocy art. 18 niniejszej umowy ustala dokładny status UNMIK i warunki jej uczestnictwa w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

(3) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez UNMIK przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie

bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.

Artykuł 7

Ochrona lotnictwa

(1) Na początku drugiego okresu przejściowego udostępnia się właściwemu organowi w UNMIK poufną część ustawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa, przywołaną w załączniku I do niniejszej umowy.

(2) Do końca drugiego okresu przejściowego, w przypadku stwierdzenia rozbieżności w zakresie ochrony lotnictwa, Wspólnota Europejska może zażądać poddania zezwolenia na obsługę połączeń do, ze lub na terenie Wspólnoty Europejskiej wydanego koncesjonowanemu przez UNMIK przewoźnikowi lotniczemu specjalnej ocenie bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska przeprowadzi tę ocenę sprawnie w celu uniknięcia wszelkich nieuzasadnionych opóźnień w realizacji praw przewozowych.