

## AUGLÝSING

### um fjölhliða samning um stofnun samevrópsks flugsvæðis.

Hinn 8. mars 2007 var aðalskrifstofu ráðs Evrópusambandsins afhent fullgildingarskjal Íslands vegna fjölhliða samnings milli Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess, Lýðveldisins Albaníu, Borgaralegrar stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó, Bosníu og Hersegóvínu, Lýðveldisins Búlgaríu, Lýðveldisins Íslands, Lýðveldisins Króatíu, Makedóníu, fyrrum Lýðveldis Júgóslavíu, Konungsríkisins Noregs, Rúmeníu, Lýðveldisins Serbíu og Lýðveldisins Svartfjallalands um stofnun samevrópsks flugsvæðis sem gerður var í Lúxemborg 9. júní 2006. Samningurinn öðlaðist gildi 1. desember 2017.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.  
Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

*Utánríkisráðuneytinu, 7. desember 2022.*

F. h. r.  
**Martin Eyjólfsson.**

---

*Anna Jóhannsdóttir.*

**Fylgiskjal.**

**FJÖLHLIÐA SAMNINGUR**

**MILLI**

**EVROPUBANDALAGSINS OG AÐILDARRÍKJA ÞESS, LÝÐVELDISINS ALBANÍU,  
BORGARALEGRAR STJÓRNSÝSLU SAMEINUÐU ÞJÓÐANNA Í KÓSOVÓ<sup>1</sup>,  
BOSNÍU OG HERSEGÓVÍNU, LÝÐVELDISINS BÚLGARÍU, LÝÐVELDISINS ÍSLANDS,  
LÝÐVELDISINS KRÓATÍU, MAKEDÓNÍU, FYRRUM LÝÐVELDIS JÚGÓSLAVÍU,  
KONUNGRÍKISINS NOREGS, RÚMENÍU, LÝÐVELDISINS SERBÍU  
OG LÝÐVELDISINS SVARTFJALLALANDS**

**UM STOFNUN**

**SAMEVRÓPSKS FLUGSVÆÐIS.**

LÝÐVELDIÐ AUSTURRÍKI,  
KONUNGRÍKIÐ BELGÍA,  
BRESKA KONUNGRÍKIÐ,  
KONUNGRÍKIÐ DANMÖRK,  
LÝÐVELDIÐ EYSTLAND,  
LÝÐVELDIÐ FINNLAND,  
LÝÐVELDIÐ FRAKKLAND,  
LÝÐVELDIÐ GRIKKLAND,  
KONUNGRÍKIÐ HOLLAND,  
ÍRLAND,  
LÝÐVELDIÐ ÍTALÍA,  
LÝÐVELDIÐ KÝPUR,  
LÝÐVELDIÐ LETTLAND,  
LÝÐVELDIÐ LITHÁEN,  
STÓRHERTOGADÆMIÐ LÚXEMBOURG,  
MALTA,  
LÝÐVELDIÐ PORTÚGAL,  
LÝÐVELDIÐ PÓLLAND,  
LÝÐVELDIÐ SLÓVAKÍA,  
LÝÐVELDIÐ SLÓVENÍA,  
KONUNGRÍKIÐ SPÁNN,  
KONUNGRÍKIÐ SVÍÐJÓÐ,  
LÝÐVELDIÐ TÉKKLAND,  
LÝÐVELDIÐ UNGVERJALAND,  
SAMBANDSLÝÐVELDIÐ ÞÝSKALAND,  
hér á eftir nefnd „EB-ríki“, og

---

<sup>1</sup> Samanber ályktun öryggisráðs Sameinuðu þjóðanna nr. 1244 frá 10. júní 1999.

EVROPUBANDALAGIÐ, hér á eftir nefnt „bandalagið“ eða „Evrópubandalagið“, og  
LÝÐVELDIÐ ALBANÍA,  
BOSNÍA OG HERSEGÓVÍNA,  
LÝÐVELDIÐ BÚLGARÍA,  
LÝÐVELDIÐ ÍSLAND,  
LÝÐVELDIÐ KRÓATÍA,  
MAKEDÓNÍA, FYRRUM LÝÐVELDI JÚGÓSLAVÍU,  
KONUNGSRÍKIÐ NOREGUR,  
RÚMENÍA,  
LÝÐVELDIÐ SERBÍA,  
LÝÐVELDIÐ SVARTFJALLALAND, og  
STJÓRNSÝSLA SAMEINUÐU ÞJÓÐANNA Í KÓSOVÓ,  
öll fyrrnefnd ríki hér á eftir nefnd saman „samningsaðilarnir“,

SEM VIÐURKENNA þá sambættingu sem einkennir alþjóðlegt almenningsflug og óska að koma á samevrópsku flugsvæði (ECAA) sem grundvallast á gagnkvæmum aðgangi að mörkuðum samningsaðila fyrir flutninga í lofti og staðfesturétti, þar sem samkeppni er frjáls, og virðingu fyrir sömu reglum, meðal annars á sviði flugöryggis, flugverndar, flugumferðarþjónustu, félagslegrar samhæfingar og umhverfismála;

SEM TELJA að reglur sem gilda um Samevrópska flugsvæðið skuli hafa fjöhlíða gildi innan þess og því sé nauðsynlegt að skýra merkingu sérreglna með tilliti til þess;

SEM ERU SAMMÁLA um að við hæfi sé að byggja fyrrnefndar reglur Samevrópska flugsvæðisins á viðeigandi og gildandi löggjöf innan Evrópubandalagsins, eins og mælt er fyrir um í I. viðauka við samning þennan, með fyrirvara um ákvæði stofnsáttmála Evrópubandalagsins;

SEM VIÐURKENNA að samningsaðilum beri réttur til þess að hafa ágóða af Samevrópska flugsvæðinu, meðal annars fá aðgang að mörkuðum, fari þeir í einu og öllu eftir reglum þess;

SEM HAGA Í HUGA að ekki er unnt að fara að reglum Samevrópska flugsvæðisins, meðal annars viðvíkjandi óheftum aðgangi að mörkuðum, í einum áfanga, heldur með aðlögun sem má hraða með sérstakri tímabundinni tilhögun;

SEM LEGGJA ÁHERSLU Á, samkvæmt aðlögunarfyrirkomulagi ef nauðsyn krefur, að reglur um markaðsaðgang flugfélaga útiloki takmarkanir á ferðatíðni, flutningsgetu, flugleiðum, gerð loftfara eða svipaðar takmarkanir samkvæmt tvíhliða samningum eða tilhögun viðvíkjandi flutningum í lofti og á að eigi skuli gera þá kröfu, sem skilyrði fyrir markaðsaðgangi, að flugfélög geri viðskipta-samninga eða gangi frá hliðstæðri tilhögun;

SEM LEGGJA ÁHERSLU Á að flugfélög skuli eigi sæta mismununarmeðferð að því er varðar aðgang að grunnvirkjum fyrir flutninga í lofti, einkum þegar slík grunnvirki eru takmörkuð;

SEM HAGA Í HUGA að samkvæmt samstarfssamningum milli Evrópubandalaganna og aðildarríkja þeirra og tiltekinna annarra samningsaðila er meginreglan sú, í því skyni að tryggja að flutningar milli aðila að þeim samningum þróist með samræmdum hætti, verði gefnir frjálssir í áföngum og uppfylli viðskiptaþarfir þeirra með gagnkvæmum hætti, að fjallað verði í sérsamningum um skilyrði fyrir gagnkvæmum aðgangi að mörkuðum fyrir flutninga í lofti;

SEM HAGA Í HUGA þá ósk sérhvers tengds aðila að samræma lög sín um flutninga í lofti og tengd málefni lögum Evrópubandalagsins, meðal annars með tilliti til framtíðarþróunar löggjafar innan bandalagsins;

SEM VIÐURKENNA mikilvægi tæknilegrar aðstoðar í þessu samhengi;

SEM VIÐURKENNA að samningurinn um evrópska efnahagssvæðið skuli áfram gilda um samskipti bandalagsins og EB-ríkjanna og Noregs og Íslands;

SEM ÓSKA ÞESS að gert verði ráð fyrir stækkun Samevrópska flugsvæðisins síðar meir;

SEM MINNAST samningaviðræðna Evrópubandalagsins og tengdu aðilanna með það að markmiði að gera samninga um tiltekna þætti flugþjónustu sem munu tryggja að samræmi ríki milli tvíhliða samninga um flugþjónustu, milli EB-ríkjanna og samstarfsaðilanna, og löggjafar Evrópubandalagsins;

HAFA ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

### Markmið og meginreglur.

#### 1. gr.

1. Tilgangurinn með samningi þessum er að koma á samevrópsku flugsvæði, hér á eftir nefnt Samevrópska flugsvæðið (ECAA). Samevrópska flugsvæðið skal grundvallar á frjálsum aðgangi að mörkuðum, staðfesturétti, frjálstri samkeppni og sameiginlegum reglum, meðal annars á sviði flugöryggis, flugverndar, flugumferðarþjónustu og félags- og umhverfismála. Í samningi þessum eru, í þeim tilgangi er að framan greinir, settar fram reglur sem gilda í samskiptum samningsaðila samkvæmt þeim skilmálum er um getur hér að aftan. Fyrirnefndar reglur fela í sér þau ákvæði sem eru sett með þeirri löggjöf er um getur í I. viðauka.
2. Ákvæði samnings þessa gilda að því marki sem þau fjalla um flutninga í lofti eða málefni þeim tengt er um getur í I. viðauka.
3. Samningur þessi samanstendur af ákvæðum sem fjalla um það hvernig Samevrópska flugsvæðið verkar í meginatriðum, hér á eftir nefnd „meginmál samningsins“, viðaukum, en I. viðauki inniheldur löggjöf Evrópubandalagsins sem gildir í samskiptum samningsaðila innan þess ramma sem meginmál samningsins markar, og af bókunum, en með einni þeirra að minnsta kosti er kveðið á um aðlögunarfyrirkomulag sem gildir fyrir hvern og einn tengdan aðila.

#### 2. gr.

1. Í samningi þessum er merking eftirfarandi hugtaka sem hér greinir:
  - a) „samningur“ merkir meginmál samningsins, viðaukana við hann, gerðirnar er um getur í I. viðauka og bókanirnar við meginmál samningsins;
  - b) „tengdur aðili“ merkir Lýðveldið Albaníu, Bosníu og Hersegóvínu, Lýðveldið Búlgaríu, Lýðveldið Króatíu, Makedóníu, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, Rúmeníu, Lýðveldið Serbíu og Lýðveldið Svartfjallaland eða eitthvert annað ríki eða sjálfstæðan aðila sem hefur gerst aðili að samningi þessum skv. 32. gr.;
  - c) tengdur aukaaðili eða UNMIK (United Nations Interim Administration Mission in Kosovo) merkir borgaralega stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó, samanber ályktun öryggisráðs Sameinuðu þjóðanna nr. 1244 frá 10. júní 1999;
  - d) „samningsaðili“ merkir, að því er varðar bandalagið og EB-ríkin, bandalagið og EB-ríkin, eða bandalagið, eða EB-ríkin. Leiða ber þá merkingu sem gefa á þessu orði í hverju tilviki um sig af viðeigandi ákvæðum samnings þessa og af valdsviði annars vegar bandalagsins og hins vegar EB-ríkjanna eins og því er lýst í EB-sáttmálanum;
  - e) „samstarfsaðili á Samevrópska flugsvæðinu“ merkir tengdan aðila, Noreg eða Ísland;
  - f) „EB-sáttmálinn“ merkir stofnsáttmála Evrópubandalagsins;
  - g) „EES-samningur“ merkir samninginn um evrópska efnahagssvæðið, ásamt bókunum og viðaukum við hann, sem var undirritaður 2. maí 1992 og Evrópubandalagið, aðildarríki þess, Ísland, Liechtenstein og Noregur eiga aðild að;
  - h) „samstarfssamningur“ merkir hvern þann samning sem myndar tengsl milli Evrópubandalagsins, eða milli Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess, annars vegar og hlutaðeigandi tengds aðila hins vegar;
  - i) „flugfélag á Samevrópska flugsvæðinu“ merkir flugfélag með leyfi eins og kveðið er á um í samningi þessum og í samræmi við ákvæði viðeigandi gerða er um getur í I. viðauka;

- j) „lögbær flugmálayfirvöld“ merkir ríkisstofnun eða aðra stofnun sem fer með lagalegan rétt til þess að meta samræmi, votta og fylgjast með notkun eða sölu vara eða þjónustu eða leyfa í lögsögu samningsaðila og hefur heimild til þess að grípa til aðgerða til að tryggja að vörur eða þjónusta, sem er markaðssett í lögsögu hans, uppfylli ákvæði laga;
  - k) „Chicago-samþykkt“ merkir samþykktina um alþjóðaflugmál, sem var lögð fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944, ásamt áorðnum breytingum og viðaukum við hana;
  - l) „SESAR“ merkir tæknilega útfærslu sameiginlegs, evrópsks flugumferðarsvæðis (Single European Sky) sem gerir kleift að þróa og nýta nýja kynslóð kerfa fyrir flugumferðarþjónustu með samræmdum og samstilltum hætti;
  - m) „aðalskipulag flugumferðarþjónustu“ merkir upptöku SESAR-áætlunarinnar;
  - n) „EB-ríki“ merkir aðildarríki að Evrópubandalaginu;
2. Notkun orðanna „land“, „innlendur“, „ríkisborgarar“ eða „yfirráðasvæði“ er með fyrirvara um stöðu hvers samningsaðila samkvæmt reglum þjóðaréttar.

### 3. gr.

Gildandi ákvæði þeirra gerða sem um getur eða er að finna annaðhvort í I. viðauka, með áorðnum breytingum skv. II. viðauka, eða í ákvörðunum sameiginlegu nefndarinnar eru bindandi fyrir samningsaðila og skulu vera, eða verða, hluti af landsrétti þeirra með þeim hætti er hér greinir:

- a) gerð, sem svarar til reglugerðar Evrópubandalagsins, skal verða hluti af landsrétti samningsaðilanna;
- b) gerð, sem svarar til tilskipunar Evrópubandalagsins, veitir yfirvöldum samningsaðila val um það í hvaða formi og með hvaða hætti ákvæði hennar koma til framkvæmda.

### 4. gr.

Samningsaðilar skulu gera allar viðeigandi ráðstafanir, jafnt almenns eðlis sem sértækar, til þess að tryggja efndir á skuldbindingum þeim er leiðir af samningi þessum og eigi grípa til neinna ráðstafana sem kynnu að koma í veg fyrir að markmiðum hans verði náð.

### 5. gr.

Ákvæði samnings þessa hafa engin áhrif á samskipti milli aðila að samningnum um evrópska efnahagssvæðið.

## Bann við mismunun.

### 6. gr.

Lagt skal bann við hvers kyns mismunun á grundvelli þjóðernis innan þeirra marka sem gildissvið samnings þessa nær til og með fyrirvara um öll sérákvæði hans.

## Staðfesturéttur.

### 7. gr.

Innan þeirra marka sem gildissvið og skilmálar samnings þessa ná til og með fyrirvara um ákvæði viðkomandi gerða, er um getur í I. viðauka, skal ekkert hamlá staðfesturétti ríkisborgara EB-ríkis eða samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu á yfirráðasvæði einhvers þeirra. Í staðfesturétti felst meðal annars réttur til þess að koma á fót og stunda starfsemi sem sjálfstæður atvinnurekandi og að stofna og reka fyrirtæki, einkum félög og firma samkvæmt þeim skilmálum sem lög þess lands þar sem slík starfsemi fer fram mæla fyrir um, þ.e. lög sem gilda um eigin ríkisborgara. Sama gildir og þegar ríkisborgarar EB-ríkis eða samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu, sem hafa staðfestu á yfirráðasvæði einhvers þeirra, stofna umboðsskrifstofur, útibú eða dótturfyrirtæki.

### 8. gr.

1. Félög eða firma, sem eru stofnuð lögformlega eða skipulögð samkvæmt lögum EB-ríkis eða samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu, skulu, innan þeirra marka sem gildissvið samnings þessa nær til og með fyrirvara um ákvæði viðkomandi gerða er um getur í I. viðauka, hljóta sömu meðferð og einstaklingar sem eru ríkisborgarar EB-ríkis eða samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu.

2. „Félög eða firma“ merkir félög eða firma, sem eru stofnuð lögformlega samkvæmt einkamála- eða viðskiptarétti, m.a. samvinnufélög, og aðra lögaðila, sem ákvæði opinbers réttar eða einkamálaréttar gilda um, að þeim undanskildum sem eru ekki rekin í hagnaðarskyni.

## 9. gr.

1. Ákvæði 7. og 8. gr. gilda ekki um starfsemi sem tengist beitingu opinbers valds, jafnvel stöku sinnum, á yferráðasvæði einhvers samningsaðila.
2. Ákvæði 7. og 8. gr. og ráðstafanir þeim til fullnustu rýra ekki gildi ákvæða laga og reglugerða eða stjórnvaldsfyrirmæla samningsaðilanna um komu, búsetu og atvinnu eða um sérstaka meðferð erlendra ríkisborgara í þágu allsherjarreglu, almannaöryggis eða lýðheilsu.

## 10. gr.

1. Samningsaðilar skulu, með fyrirvara um hagstæðari ákvæði í gildandi samningum og innan þeirra marka sem gildissvið samnings þessa nær til, fella niður magntakmarkanir og ráðstafanir sem hafa sömu áhrif og gilda um flutning tækjabúnaðar, birgða, varahluta og annars konar búnaðar þegar slíkur flutningur er nauðsynlegur flugfélagi á Samevrópska flugsvæðinu til þess að geta haldið áfram að bjóða fram flutninga í lofti samkvæmt þeim skilmálum sem gert er ráð fyrir í samningi þessum.
2. Skuldbinding sú er um getur í 1. mgr. útilokar ekki að samningsaðilar geti bannað slíka flutninga eða takmarkað þá í þágu allsherjarreglu eða almannaöryggis, til að vernda heilbrigði og líf manna, dýra og plantna eða til að vernda eignarrétt á sviði hugverka, iðnaðar og viðskipta. Slík bönn eða takmarkanir skulu þó ekki hafa í för með sér handahófskennda mismunun eða duldar hömlur í viðskiptum milli samningsaðilanna.

**Flugöryggi.**

## 11. gr.

1. Samningsaðilar skulu koma á verklagi sem tryggir að loftfar, sem er skráð hjá einum samningsaðila og lendir á flugvelli hjá öðrum samningsaðila, uppfylli alþjóðlega öryggisstaðla, sem eru settir samkvæmt Chicago-samþykktinni, og að viðurkenndir fulltrúar hins samningsaðilans skoði loftfarið á hlaði, fari um borð og hringinn í kringum það til þess að ganga úr skugga um gildi skjala sem fylgja loftfarinu og áhöfn þess og kanni auðsýnilegt ástand loftfarsins og tækjabúnaðar þess.
2. Samningsaðili getur, hvenær sem er, óskað eftir viðræðum um öryggisstaðla annars samningsaðila á öðrum sviðum en þeim sem gerðirnar, er um getur í I. viðauka, fjalla um.
3. Eigi skal líta svo á að nokkuð í samningi þessum takmarki vald lögbærra flugmálayfirvalda til þess að grípa til viðeigandi og tafarlausra ráðstafana hvenær sem þau fá fullvissu um að tiltekin vara eða þjónusta kunni:
  - i. ekki að uppfylla lágmarksstaðla sem kunna að verða settir samkvæmt Chicago-samþykktinni; eða
  - ii. að gefa tilefni til alvarlegra áhyggna, í kjölfar skoðunar er um getur í 1. mgr., af því að loftfar eða rekstur loftfars uppfylli ekki lágmarksstaðla sem eru settir samkvæmt Chicago-samþykktinni; eða
  - iii. að gefa tilefni til alvarlegra áhyggna af því að eðlilegu viðhaldi sé ekki sinnt og að lágmarksstaðlar, sem eru settir samkvæmt Chicago-samþykktinni, séu ekki uppfylltir.
4. Lögbær flugmálayfirvöld, sem grípa til aðgerða samkvæmt 3. mgr., skulu tilkynna lögbærum flugmálayfirvöldum hinna samningsaðilanna án tafar um slíkar aðgerðir og færa rök fyrir þeim.
5. Ef aðgerðum, sem gripið er til skv. 3. mgr., er ekki hætt, jafnvel þó forsendur fyrir þeim séu ekki lengur til staðar, getur hvaða samningsaðili sem er vísað málinu til sameiginlegu nefndarinnar.
6. Hlutadeigandi samningsaðili skal tilkynna öðrum samningsaðilum um allar breytingar sem verða á landslögum hans og varða stöðu lögbærra flugmálayfirvalda.

**Flugvernd.**

## 12. gr.

1. Samningsaðilar skulu, í því skyni að vernda almenningssflug gegn ólöglegum afskiptum, tryggja að sameiginlegum grunnkröfum og fyrirkomulagi til eftirlits með því að þau séu uppfyllt, eins og þau eru sett fram í I. viðauka, sé beitt á öllum flugvöllum á yfirráðasvæðum þeirra.
2. Samningsaðilar skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hver öðrum alla þá aðstoð sem er nauðsynleg til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningssloftfara og aðrar ólöglegar aðgerðir, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar, og til að fást við sérhverja aðra ógnun við öryggi í almenningssflugi.
3. Þegar ólögleg taka almenningssloftfars eða aðrar ólöglegar aðgerðir, sem er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eiga sér stað, eða hættu er á slíkum atburðum, skulu samningsaðilarnir aðstoða hvern annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða hættu á slíkum atburðum á skjótan og öruggan hátt.
4. Tengdur aðili kann að sæta eftirliti framkvæmdastjórnar Evrópubandalagsins í samræmi við viðeigandi lög Evrópubandalagsins, eins og um getur í I. viðauka, og krafa kann að verða gerð um að hann eigi aðild að eftirliti framkvæmdastjórnar Evrópubandalagsins hjá öðrum samningsaðilum.

**Flugumferðarþjónusta.**

## 13. gr.

1. Samningsaðilar skulu eiga samstarf sín á milli á sviði flugumferðarþjónustu til þess að hið sameiginlega, evrópska flugumferðarsvæði geti náð til Samevrópska flugsvæðisins og þannig megi gera strangari kröfur á sviði öryggisstaðla, jafnframt því að auka almennt skilvirkni almennra flugumferðarstaðla í Evrópu, með það að markmiði að nýta sem best flutningsgetu og halda töfum í lágmarki.
2. Til þess að greiða megi fyrir beitingu löggjafar um hið sameiginlega, evrópska flugumferðarsvæði á yfirráðasvæðum sínum:
  - skulu tengdir aðilar, innan þeirra marka sem valdsviði hvers og eins eru sett og við fyrsta tækifæri, gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess að laga stofnanaskipulag sitt á sviði flugumferðarþjónustu að sameiginlega, evrópska flugumferðarsvæðinu, einkum með því að tilnefna eða stofnsetja viðeigandi innlendar eftirlitsstofnanir sem að minnsta kosti starfa óháð þjónustuveitendum á sviði flugleiðsögu;
  - skal Evrópubandalagið veita tengdu aðilunum hlutdeild í sérhverju rekstrarframtaki á sviði flugleiðsögu, loftrýmis og rekstrarsamhæfingu, sem rekja má til sameiginlega, evrópska flugumferðarsvæðisins, einkum með þátttöku þeirra frá upphafi í tilraunum hlutaðeigandi samningsaðila til þess að koma á nothæfum loftrýmum.
3. Evrópubandalagið skal sjá til þess að tengdu aðilarnir tengist í einu og öllu þróun aðalskipulags flugumferðarþjónustu innan SESAR-áætlunar framkvæmdastjórnarinnar.

**Samkeppni.**

## 14. gr.

1. Ákvæði III. viðauka gilda innan gildissviðs þessa samnings. Ef reglur um samkeppni og ríkis-aðstoð er að finna í öðrum samningum milli tveggja eða fleiri samningsaðila, t.d. samstarfs-samningum, gilda þær reglur milli fyrrnefndra samningsaðila.
2. Ákvæði 15., 16. og 17. gr. eiga ekki við um ákvæði III. viðauka.

**Framfylgni.**

## 15. gr.

1. Hver samningsaðili skal, með fyrirvara um 2. og 3. mgr., tryggja að heimilt sé að skírskota, fyrir innlendum dómstólum, til réttinda, sem leiðir af samningi þessum, einkum þeim gerningum er um getur í I. viðauka.

2. Í málum, sem kunna að hafa áhrif á raunverulega eða hugsanlega flugþjónustu sem heimila á samkvæmt samningi þessum, skulu stofnanir Evrópubandalagsins fara með það vald sem þeim er sérstaklega veitt samkvæmt ákvæðum þeirra gerninga sem vísað er til eða er að finna í I. viðauka.
3. Dómstóll Evrópubandalaganna, hér á eftir nefndur „dómstóllinn“ skal hafa sérlögsögu í öllum álitamálum er varða lögmæti ákvarðana sem stofnanir Evrópubandalagsins taka samkvæmt samningi þessum, einkum samkvæmt þeim gerningum er um getur í I. viðauka.

### **Túlkun.**

#### 16. gr.

1. Að því marki sem ákvæði samnings þessa og ákvæði þeirra gerða er um getur í I. viðauka eru eins að efni til og samhljóða reglum EB-sáttmálans og gerðum, sem eru samþykktar samkvæmt EB-sáttmálanum, ber að túlka fyrrnefnd ákvæði, þegar þeim er beitt og þau koma til framkvæmda, í samræmi við viðeigandi dóma og úrskurði dómstólsins og framkvæmdastjórnar Evrópubandalagsins sem eru kveðnir upp fyrir þann dag er samningur þessi er undirritaður. Senda ber öðrum samningsaðilum þá dóma og úrskurði sem eru kveðnir upp eftir þann dag er samningur þessi er undirritaður. Sameiginlega nefndin skal ákveða, að fram kominni beiðni eins samningsaðila þar um, réttaráhrif slíkra dóma og úrskurða, sem kveðnir eru upp síðar, til þess að tryggja megi rétta framkvæmd samnings þessa. Áður en samningur þessi er undirritaður skal senda samstarfsaðilum á Samevrópska flugsvæðinu gildandi greinargerðir um túlkun. Ákvarðanir, sem sameiginlega nefndin tekur samkvæmt málsmeðferð þessari, skulu vera í samræmi við dómaframkvæmd dómstólsins.
2. Ef túlkun samnings þessa, ákvæða þeirra gerða er um getur í I. viðauka eða gerða, sem eru samþykktar þeim til fullnustu og eru eins að efni til og samhljóða reglum EB-sáttmálans og gerðum sem eru samþykktar samkvæmt EB-sáttmálanum, er vafa undirorpin í máli, sem er til meðferðar fyrir rétti eða dómstóli hjá samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu, skal hlutaðeigandi réttur eða dómstóll fara þess á leit við dómstóllinn, í samræmi við IV. viðauka og telji rétturinn eða hlutaðeigandi dómstóll það nauðsynlegt til þess að hann geti dæmt í málinu, að dómstóllinn felli úrskurð um vafaatriðið. Samstarfsaðili á Samevrópska flugsvæðinu getur, með ákvörðun og í samræmi við ákvæði IV. viðauka, tilskilið að hvaða marki og samkvæmt hvaða fyrirkomulagi réttir hans og dómstólar skuli beita þessu ákvæði. Tilkynna ber vörsluaðila og dómstólnum um slíka ákvörðun. Vörsluaðilinn skal tilkynna öðrum samningsaðilum um fyrrnefnda ákvörðun.
3. Þegar réttur hjá samningsaðila, sem fellir úrskurð sem ekki er unnt að beita neinu réttarræði gagnvart samkvæmt landslögum, getur ekki, í samræmi við ákvæði 2. mgr., vísað máli til dómstólsins skal hlutaðeigandi samningsaðili senda dómsniðurstöður slíks réttar til sameiginlegu nefndarinnar sem skal bregðast við til þess að tryggja að ákvæði samnings þessa verði túlkuð með einsleitum hætti. Hafir sameiginlegu nefndinni ekki tekist, innan tveggja mánaða frá því að ósamræmi milli dómaframkvæmdar dómstólsins og dómsniðurstöðu réttar hjá fyrrnefndum samningsaðila hefur verið lagt fyrir hana, að tryggja að samningur þessi sé túlkaður með einsleitum hætti er heimilt að grípa til þeirrar málsmeðferðar sem mælt er fyrir um í 20. gr.

### **Ný löggjöf.**

#### 17. gr.

1. Samningur þessi er með fyrirvara um rétt sérhvers samningsaðila, háð því skilyrði að meginreglunni um bann við mismunun og ákvæðum þessarar greinar og 4. mgr. 18. gr. sé hlítt, til þess að samþykkja einhliða nýja löggjöf eða breyta gildandi löggjöf sinni á sviði flutninga í lofti eða tengdu sviði er um getur í I. viðauka. Tengdu aðilarnir skulu ekki samþykkja neina slíka löggjöf nema hún sé í samræmi við ákvæði samnings þessa.
2. Samningsaðili skal, jafnskjótt og hann hefur samþykkt nýja löggjöf eða breytingu á löggjöf sinni, tilkynna hinum samningsaðilunum um það, fyrir milligöngu sameiginlegu nefndarinnar, eigi síðar en einum mánuði eftir að slík löggjöf eða breyting hefur verið samþykkt. Sameiginlega nefndin skal, að fram kominni beiðni samningsaðila þar um og innan tveggja mánaða eftir það, efna til skoðanaskipta um áhrif slíkrar nýrrar löggjafar eða breytingar á rétta framkvæmd samnings þessa.
3. Sameiginlega nefndin skal:

- a) annaðhvort samþykkja ákvörðun þar sem ákvæði I. viðauka eru endurskoðuð þannig að nýja löggjöfin eða sú breyting er um ræðir sé felld inn í hann, með gagnverkandi hætti ef nauðsyn krefur; eða
  - b) samþykkja ákvörðun þess efnis að umrædd ný löggjöf eða breyting sé talin vera í samræmi við samning þennan; eða
  - c) ákveða hvaða aðra ráðstöfun sem er í því skyni að standa vörð um rétta framkvæmd samnings þessa.
4. Að því er varðar löggjöf, sem hefur verið samþykkt milli þess að samningur þessi er undirritaður og þess að hann öðlast gildi og öðrum samningsaðilum hefur verið tilkynnt um, skal sá dagur þegar löggjöfin er talin lögð fyrir vera sá dagur þegar upplýsingum var veitt viðtaka. Sameiginlega nefndin skal eigi taka ákvörðun fyrr en að sextíu dögum liðnum frá því að samningur þessi öðlast gildi.

### Sameiginlega nefndin.

#### 18. gr.

1. Sameiginlegri nefnd, sem er ábyrg fyrir framkvæmd samnings þessa og skal tryggja að ákvæðum hans sé beitt á réttan hátt, með fyrirvara um 2. og 3. mgr. 15. gr. og 21. og 22. gr., er hér með komið á fót. Nefndin skal, í þessu skyni, leggja fram tillögur og taka ákvarðanir í þeim málum sem mælt er fyrir um í samningi þessum. Samningsaðilar skulu láta ákvarðanir sameiginlegu nefndarinnar koma til framkvæmda í samræmi við eigin reglugerðir.
2. Fulltrúar samningsaðilanna sitja í sameiginlegu nefndinni.
3. Ákvarðanir sameiginlegu nefndarinnar skulu teknar með samhljóða samþykki. Sameiginlega nefndin getur samt sem áður ákveðið að mæla fyrir um að meirihluti ráði í atkvæðagreiðslu í tilteknum sérmálum.
4. Samningsaðilar skulu, til að framkvæmd samnings þessa verði eins og til er ætlast, skiptast á upplýsingum, meðal annars um nýja löggjöf eða ákvarðanir er varða samning þennan, og efna, að beiðni samningsaðila, til samráðs í sameiginlegu nefndinni, til að mynda um félagsleg málefni.
5. Sameiginlega nefndin setur sér starfsreglur.
6. Samstarfsaðili á Samevrópska flugsvæðinu og Evrópubandalagið skulu gegna formennsku í sameiginlegu nefndinni til skiptis samkvæmt tilhögun sem mælt verður fyrir um í starfsreglum hennar.
7. Formaður sameiginlegu nefndarinnar kallar saman fundi nefndarinnar að minnsta kosti einu sinni ár hvert í því skyni að yfirfara framkvæmd samnings þessa í meginefnum og, í hvert sinn sem sérstakar aðstæður krefjast þess, að beiðni samningsaðila. Sameiginlega nefndin skal fylgjast stöðugt með þróun dómaframkvæmdar dómstólsins. Evrópubandalagið skal, í þessu skyni, senda samstarfsaðilum á Samevrópska flugsvæðinu allar niðurstöður dómstólsins er varða framkvæmd samningsins. Sameiginlega nefndin skal bregðast við innan þriggja mánaða til þess að tryggja að ákvæði samnings þessa verði túlkuð með einsleitum hætti.
8. Sameiginlega nefndin kann að ákveða að koma á fót starfshópi sér til aðstoðar við að sinna skyldum sínum.

#### 19. gr.

1. Ákvarðanir sameiginlegu nefndarinnar eru bindandi fyrir samningsaðila. Feli ákvörðun sameiginlegu nefndarinnar í sér kröfu um að samningsaðili grípi til aðgerða skal hlutaðeigandi samningsaðili gera nauðsynlegar ráðstafanir og tilkynna sameiginlegu nefndinni um það.
2. Ákvarðanir sameiginlegu nefndarinnar skal birta í stjórnartíðindum Evrópusambandsins og stjórnartíðindum samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu. Í hverri ákvörðun skal koma fram hvenær samningsaðilum ber að hrinda henni í framkvæmd og aðrar upplýsingar sem líklegt má telja að varði atvinnurekendur.

**Lausn deilumála.**

20. gr.

1. Bandalagið, sem kemur fram ásamt EB-ríkjunum, eða samstarfsaðili á Samevrópska flugsvæðinu getur lagt deilu, sem snýst um framkvæmd eða túlkun samnings þessa, fyrir sameiginlegu nefndina, nema sérstök málsmeðferð sé sett fram í samningi þessum.
2. Þegar deila hefur verið lögð fyrir sameiginlegu nefndina skv. 1. mgr. skal efna þegar í stað til samráðsfunda milli deiluaðila. Deiluaðila er heimilt að bjóða fulltrúa Evrópubandalagsins að taka þátt í samráðsfundunum þegar bandalagið er ekki aðili að deilunni. Deiluaðilar geta samið tillögu að lausn sem skal senda sameiginlegu nefndinni án tafar. Með ákvörðunum, sem sameiginlega nefndin tekur samkvæmt málsmeðferð þessari, skal tekið tillit til dómaframkvæmdar dómstólsins.
3. Hafi sameiginlega nefndin ekki tekið ákvörðun til lausnar deilunni að fjórum mánuðum liðnum frá þeim degi þegar hún var lögð fyrir nefndina geta deiluaðilar vísað deilunni til dómstólsins, en úrskurður hans í málinu skal vera endanlegur og bindandi. Fyrirkomulag það sem gildir um slíkar tilvísanir til dómstólsins er sett fram í IV. viðauka.
4. Taki sameiginlega nefndin ekki ákvörðun um mál, sem hefur verið vísað til hennar, innan fjögurra mánaða geta samningsaðilarnir gripið til viðeigandi verndarráðstafana, í samræmi við ákvæði 21. og 22. gr., sem skulu eigi vara lengur en sex mánuði. Hver samningsaðili getur að þeim tíma liðnum sagt samningnum upp fyrirvaralaust. Samningsaðili skal ekki grípa til verndarráðstafana vegna máls, sem vísað hefur verið til dómstólsins í samræmi við ákvæði samnings þessa, nema í tilvikum sem skýrð eru í 3. mgr. 11. gr. eða samkvæmt aðferðum sem kveðið er á um í einstökum gerðum er um getur í I. viðauka.

**Verndarráðstafanir.**

21. gr.

Verndarráðstafanir skal takmarka, að því er umfang og gildistíma varðar, við það sem er bráðnauðsynlegt til þess að ráða bót á því ástandi er um ræðir, með fyrirvara um 3. mgr. 11. gr. og það mat á flugöryggi og flugvernd er um getur í bókununum við samning þennan. Gera skal þær ráðstafanir helst sem valda sem minnstri röskun á framkvæmd samnings þessa.

22. gr.

1. Samningsaðili, sem hyggst gera verndarráðstafanir, skal greina öðrum samningsaðilum frá því fyrir milligöngu sameiginlegu nefndarinnar og láta í té allar upplýsingar sem máli skipta.
2. Samningsaðilarnir skulu efna til samráðsfunda innan sameiginlegu nefndarinnar án tafar til þess að leiða málið til lykta þannig að allir aðilar geti vel við unað.
3. Hlutaðeigandi samningsaðila er óheimilt, með fyrirvara um 3. mgr. 11. gr., að grípa til verndarráðstafana fyrr en að einum mánuði liðnum frá tilkynningardegi skv. 1. mgr., nema að samráði skv. 2. mgr. sé lokið áður en tilgreindur frestur er liðinn.
4. Hlutaðeigandi samningsaðili skal, án tafar, tilkynna sameiginlegu nefndinni um þær ráðstafanir sem eru gerðar og láta í té allar upplýsingar sem máli skipta.

**Afhending upplýsinga.**

23. gr.

Gerð er sú krafa til fulltrúa samningsaðila, sendimanna þeirra, sérfræðinga og embættismanna og annarra starfsmanna, sem vinna samkvæmt ákvæðum samnings þessa, jafnvel eftir að þeir hætta störfum, að þeir afhendi ekki upplýsingar sem fagleg þagnarskylda hvílir yfir, einkum upplýsingar um fyrirtæki, viðskiptatengsl þeirra eða kostnaðarþætti.

**Þriðju lönd og alþjóðastofnanir.**

24. gr.

1. Samningsaðilarnir skulu ráðgast sín á milli á vettvangi sameiginlegu nefndarinnar, að beiðni einhvers þeirra, í samræmi við þær verklagsreglur sem settar eru fram í 25. og 26. gr.:
  - a) um álitamál viðvíkjandi flutningum í lofti sem alþjóðastofnanir fjalla um; og

- b) um ýmsar hliðar hugsanlegrar framvindu samskipta milli samningsaðila og þriðju landa á sviði flutninga í lofti og um framkvæmd mikilvægra þátta tví- eða fjölhliða samninga sem hafa verið gerðir á þessu sviði.
2. Efna ber til samráðsfunda, er um getur í 1. mgr., innan eins mánaðar frá því að beiðni er lögð fram og í bráðatilvikum, svo fljótt sem verða má.

## 25. gr.

1. Meginmarkmiðin með samráðinu, sem kveðið er á um í a-lið 1. mgr. 24. gr., eru:
- a) að ákveða í sameiningu hvort fyrirnefnd álitamál skapi sameiginlegan vanda að glíma við; og
- b) allt eftir eðli slíks vanda:
- að fjalla í sameiningu um það hvort samræma beri aðgerðir samningsaðilanna innan hlutaðeigandi alþjóðastofnunar, eða
  - að fjalla í sameiningu um aðrar leiðir sem kunna að eiga við.
2. Samningsaðilar skulu skiptast, svo fljótt sem verða má, á upplýsingum sem varða þau markmið sem kveðið er á um í 1. mgr.

## 26. gr.

Meginmarkmiðin með samráðinu, sem kveðið er á um í b-lið 1. mgr. 24. gr., eru að kanna þau mál sem miklu varða og fjalla um þær leiðir sem kunna að vera færar.

**Aðlögunarfyrirkomulag.**

## 27. gr.

1. Með bókunum I til VIII er komið á aðlögunarfyrirkomulagi og tilsvarendi áföngum sem gilda milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og hlutaðeigandi tengdra aðila hins vegar. Sömu skilmálar gilda í samskiptum Noregs eða Íslands og tengds aðila og gilda í samskiptum Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og hlutaðeigandi tengds aðila hins vegar.
2. Meðan aðlögunaráfangarnir standa yfir skal ákveða viðeigandi frumþætti þess skipulags flutninga í lofti sem skal gilda milli tveggja tengdra aðila á grundvelli þeirrar bókunar, af þeim tveimur sem við eiga, sem hefur að geyma strangari ákvæði.
3. Aðlögun sérhvers tengds aðila stig af stigi til fullrar þátttöku á Samevrópska flugsvæðinu skal háð mati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið í samstarfi við hlutaðeigandi tengdan aðila. Tengdur aðili skal tilkynna Evrópubandalaginu um að mat skuli fara fram þegar hann er þess fullviss að skilyrðum fyrir því að aðlögunaráfanga teljist lokið hafi verið fullnægt.
4. Komist Evrópubandalagið að þeirri niðurstöðu að skilyrðunum hafi verið fullnægt skal það greina sameiginlegu nefndinni frá því og ákveða að því búnu að hlutaðeigandi tengdur aðili uppfylli skilyrði til þess að hefja næsta aðlögunaráfanga eða til þess að teljast fullgildur þátttakandi á Samevrópska flugsvæðinu, eftir því sem við á.
5. Komist Evrópubandalagið að þeirri niðurstöðu að skilyrðunum hafi ekki verið fullnægt skal það tilkynna sameiginlegu nefndinni um það. Bandalagið skal ráða hlutaðeigandi tengdum aðila að gera tilteknar umbætur og ákveða frest til framkvæmda sem nægir til þess að unnt sé að ljúka umbótunum með eðlilegum hætti. Áður en frestur til framkvæmda er útrunninn skal fara fram annað mat og enn frekara mat, ef nauðsyn krefur, á því hvort ráðlögðum umbótum hafi verið lokið með skilvirkum og fullnægjandi hætti.

**Tengsl við tvíhliða samninga og tilhögun sem fjalla um flutninga í lofti.**

## 28. gr.

1. Ákvæði samnings þessa ganga framur viðeigandi ákvæðum tvíhliða samninga og/eða tilhögunar sem er í gildi milli tengdu aðilanna annars vegar og Evrópubandalagsins, EB-ríkis, Noregs eða Íslands hins vegar og innbyrðis milli tengdra aðila.
2. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr., í aðlögunaráföngunum er um getur í 27. gr., skulu ákvæði tvíhliða samnings eða tilhögunar, í gildi milli tengds aðila og Evrópubandalagsins, EB-ríkis, Noregs eða Íslands eða milli tveggja tengdra aðila um eignarhald, flugréttindi, flutningsgetu, ferðatíðni, gerð eða skipti loftfara, sameiginlegt flugnúmer og verðlagningu, gilda milli aðila að slíkum tvíhliða

samningi eða tilhögun séu ákvæði hans eða hennar sveigjanlegri, að því er frelsi viðkomandi flugfélaga varðar, en ákvæði þeirrar bókunar sem gildir um hlutaðeigandi tengdan aðila.

- Leysa ber deilu milli tengds aðila og annars samningsaðila, sem snýst um það hvort sé sveigjanlegra, ákvæði þeirrar bókunar sem gildir um hlutaðeigandi tengdan aðila eða ákvæði tvíhliða samninga og/eða tilhögunar, að því er varðar fulla þátttöku á Samevrópska flugsvæðinu, innan ramma þess fyrirkomulags á lausn deilumála sem kveðið er á um í 20. gr. Leysa ber deilur um það hvernig ákveða beri tengsl milli ósamrýmanlegra bókana á sama hátt.

### **Gildistaka, endurskoðun, uppsögn og önnur ákvæði.**

29. gr.

#### *Gildistaka.*

- Samningur þessi er háður fullgildingu eða samþykki undirritunarríkja í samræmi við málsmeðferðarreglur hvers þeirra. Skjöl um fullgildingu eða samþykki skal afhenda til vörslu á aðalskrifstofu ráðs Evrópusambandsins (vörsluaðila) sem tilkynnir öllum öðrum undirritunarrikjum og Alþjóðaflugmálastofnuninni um það.
- Samningur þessi öðlast gildi á fyrsta degi annars mánaðar frá þeim degi þegar Evrópubandalagið og EB-ríkin og að minnsta kosti einn tengdur aðili hafa afhent skjöl um fullgildingu eða samþykki. Samningur þessi öðlast gildi gagnvart hverju undirritunarríki, sem fullgildir hann eða samþykkir eftir fyrrnefndan dag, á fyrsta degi annars mánaðar eftir að hlutaðeigandi undirritunarríki afhendir skjál sitt um fullgildingu eða samþykki til vörslu.
- Evrópubandalagið og aðildarríki þess og að minnsta kosti einn tengdur aðili geta, þrátt fyrir ákvæði 1. og 2. mgr., ákveðið að beita ákvæðum samnings þessa til bráðabirgða í samskiptum sín á milli frá undirritunardegi að telja, og í samræmi við landslög, með því að tilkynna vörsluaðila um það sem greinir öðrum samningsaðilum frá því.

30. gr.

#### *Endurskoðun.*

Endurskoða ber samning þennan, að fram kominni beiðni hvaða samningsaðila sem er þar um og hvað sem öðru líður, að fimm árum liðnum frá því að hann öðlast gildi.

31. gr.

#### *Uppsögn.*

- Sérhverjum samningsaðila er heimilt að segja samningi þessum upp með tilkynningu til vörsluaðila sem tilkynnir öðrum samningsaðilum og Alþjóðaflugmálastjórninni um uppsögnina. Segi Evrópubandalagið og EB-ríkin samningi þessum upp fellur hann úr gildi einu ári eftir að tilkynnt er um uppsögnina. Segi annar aðili að samningi þessum honum upp fellur samningurinn aðeins úr gildi gagnvart þeim samningsaðila einu ári eftir að tilkynnt er um uppsögnina. Heimilt er, samt sem áður, að bjóða fram flugþjónustu, sem er starfrækt þann dag þegar samningur þessi fellur úr gildi, fram til þess að því tímabili Alþjóðasambands flugfélaga (IATA) fyrir reglubundna flugþjónustu sem lok gildistíma samningsins fara saman við er lokið.
- Ef tengdur aðili gerist aðili að Evrópusambandinu breytist staða hans sjálfkrafa frá því að vera tengdur aðili samkvæmt samningi þessum til þess að verða EB-ríki.
- Samningur þessi fellur úr gildi fyrir fullt og allt eða um stundarsakir gagnvart tengdum aðila falli tilsvarandi samstarfssamningur úr gildi fyrir fullt og allt eða um stundarsakir.

32. gr.

#### *Stækkun Samevrópska flugsvæðisins.*

Evrópubandalagið getur boðið hverju ríki eða aðila, sem er reiðubúinn til þess að samræma lög sín um flutninga í lofti og tengd málefni lögum Evrópubandalagsins um sama efni og bandalagið hefur átt eða á samstarf við um að koma á rammaáætlun um nána efnahagssamvinnu á borð við samstarfssamning, að gerast þátttakandi á Samevrópska flugsvæðinu. Samningsaðilarnir skulu, í þessu skyni, breyta samningi þessum til samræmis við það.

33. gr.

*Gíbraltarflugvöllur.*

1. Framkvæmd samnings þessa með tilliti til Gíbraltarflugvallar telst ekki hafa áhrif á lagalega stöðu konungsríkisins Spánar annars vegar og Breska konungsríkisins hins vegar að því er varðar ágreining um fullveldisréttindi á yfirráðasvæðinu þar sem flugvöllurinn er staðsettur.
2. Fresta ber framkvæmd samnings þessa með tilliti til Gíbraltarflugvallar uns fyrirkomulag það er um getur í sameiginlegri yfirlýsingu utanríkisráðherra konungsríkisins Spánar og Breska konungsríkisins frá 2. desember 1987 kemur til framkvæmda.

34. gr.

*Tungumál.*

Samningur þessi er gerður í einu frumeintaki á opinberum tungumálum stofnana Evrópu-sambandsins og samningsaðilanna, annarra en Evrópubandalagsins og aðildarríkja þess og eru allir þessir textar jafngildir.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð, undirritað samning þennan.

## I. VIÐAUKI

**Reglur um almenningsflug.**

„Gildandi ákvæði“ eftirfarandi gerða Evrópubandalagsins skulu gilda í samræmi við meginmál samningsins og II. viðauka um láréttar breytingar, nema annað sé tekið fram í þessum viðauka eða í bókunum I til VIII á eftir honum. Sérstækar breytingar vegna hvernar einstakrar gerðar eru settar fram hér á eftir ef nauðsyn krefur.

**A. Markaðsaðgangur og tengd málefni.****Nr. 2407/92**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2407/92 frá 23 júlí 1992 um veitingu flugrekstrarleyfa til handa flugfélögum.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 18. gr. ásamt viðaukanum að undanskilinni vísun í 3. mgr. 13. gr. til 226. gr. (áður 169. gr.) EB-sáttmálans.

**Nr. 2408/92**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2408/92 frá 23 júlí 1992 um aðgang bandalagsflugfélaga að flugleiðum innan bandalagsins,

með áorðnum breytingum eða eins og hún hefur verið aðlöguð með:

- 29. gr. gerðar um skilyrði fyrir aðild lýðveldisins Austurríkis, lýðveldisins Finnlands og konungsríkisins Svíþjóðar;
- ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 7/94 frá 21. mars 1994 um breytingu á bókun 47 og tilteknum viðaukum við EES-samninginn;
- 20. gr. gerðar um skilyrði fyrir aðild lýðveldisins Tékklands, lýðveldisins Eistlands, lýðveldisins Kýpur, lýðveldisins Lettlands, lýðveldisins Litháens, lýðveldisins Ungverjalands, lýðveldisins Möltu, lýðveldisins Póllands, lýðveldisins Slóveníu og lýðveldisins Slóvakíu ásamt breytingum á þeim sáttmálum sem Evrópusambandið er reist á, hér á eftir nefnd „aðildarlögin frá 2003“.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 15. gr. og I., II. og III. viðauki.

**Nr. 2409/92**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2409/92 frá 23. júlí 1992 um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 10. gr.

**Nr. 95/93**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93 frá 18. janúar 1993 um sameiginlegar reglur um úthlutun afgreiðslutíma á bandalagsflugvöllum,

með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 894/2002 frá 27. maí 2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1554/2003 frá 22. júlí 2003 um breytingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 793/2004 frá 21. apríl 2004 um breytingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 12. gr. og 2. mgr. 14. gr. a.

Að því er varðar beitingu 2. mgr. 12. gr. merkir „framkvæmdastjórnin“ „sameiginlega nefndin“.

**Nr. 96/67**

Tilskipun ráðsins nr. 96/67/EB frá 15. október 1996 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðinum á flugvöllum bandalagsins.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 25. gr. ásamt viðauka.

Að því er varðar beitingu 10. gr. merkir hugtakið „aðildarríki“ „EB-ríki“.

Að því er varðar beitingu 2. mgr. 20. gr. merkir „framkvæmdastjórnin“ „sameiginlega nefndin“.

**Nr. 785/2004**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 785/2004 frá 21. apríl 2004 um kröfur um váttryggingar fyrir flugrekendur og umráðendur loftfara.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 8. gr. og 2. mgr. 10. gr.

**B. Flugumferðarþjónusta.****Nr. 549/2004**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða um að koma á sameiginlegu, evrópsku flugumferðarsvæði (rammareglugerðin).

*Gildandi ákvæði:* 1. til 4. gr., 6. gr. og 9. til 14. gr.

**Nr. 550/2004**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu á sameiginlega, evrópska flugumferðarsvæðinu (þjónustureglugerðin).

*Gildandi ákvæði:* 1. til 19. gr., I. og II. viðauki.

**Nr. 551/2004**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 551/2004 frá 10. mars 2004 um skipulag og notkun loftrýmis á sameiginlega, evrópska flugumferðarsvæðinu (loftrýmisreglugerðin).

*Gildandi ákvæði:* 1. til 11. gr.

**Nr. 552/2004**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 frá 10. mars 2004 um rekstrarsamhæfi evrópska flugumferðarstjórnarkerfisins (rekstrarsamhæfisreglugerðin).

*Gildandi ákvæði:* 1. til 12. gr., I. til V. viðauki.

**Nr. 2096/2005**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2096/2005 frá 20. desember 2005 um sameiginlegar kröfur vegna þjónustuveitingar á sviði flugleiðsögu.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 9. gr., I. til V. viðauki.

**Nr. 2150/2005**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2196/2005 frá 23. desember 2005 um sameiginlegar reglur um sveigjanlega notkun loftrýmis.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 9. gr., viðauki.

**C. Flugöryggi.****Nr. 3922/91**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2176/96 frá 13. nóvember 1996 um breytingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 með tilliti til framfara á sviði vísinda og tækni.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1069/1999 frá 25. maí 1999 um aðlögun reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91 að framförum á sviði vísinda og tækni.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2871/2000 frá 28. desember 2000 um aðlögun reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3922/91, um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála, að framförum á sviði vísinda og tækni.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1592/2002 frá 15. júlí 2002 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 10. gr., 12. til 13. gr., að undanskilinni 1. mgr. 4. gr. og öðrum málslíð 2. mgr. 8. gr., I. til III. viðauki.

Að því er varðar beitingu 12. gr. merki „aðildarríki“ „EB-ríki“.

**Nr. 94/56/EB**

Tilskipun ráðsins 94/56/EB frá 21. nóvember 1994 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum og óhöppum í almenningsflugi.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 12. gr.

Að því er varðar beitingu 9. og 12. gr. merkir „framkvæmdastjórnin“ „allir aðrir aðilar að samningnum um Samevrópska flugsvæðið“.

**Nr. 1592/2002**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1592/2002 frá 15. júlí 2002 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1643/2002 frá 22. júlí 2003 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1592/2002.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1701/2003 frá 24. september 2003 um aðlögun 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 1592/2002.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 57. gr., I. og II. viðauki.

**Nr. 2003/42**

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB frá 13. júní 2003 um tilkynningu atvika í almenningsflugi.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 11. gr., I. og II. viðauki.

**Nr. 1702/2003**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 um framkvæmdarreglur varðandi lofthæfi- og umhverfissvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, hluta og búnaðar og varðandi vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 381/2005 frá 7. mars 2005 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1702/2003.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 4. gr., viðauki. Sameiginlega nefndin skal ákvarða aðlögunaráfangana er um getur í reglugerð þessari.

**Nr. 2042/2003**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 6. gr., I. til IV. viðauki.

**Nr. 104/2004**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 104/2004 frá 22. janúar 2004 um setningu reglna um skipulag og samsetningu kærunefndar Flugöryggisstofnunar Evrópu.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 7. gr. ásamt viðauka.

**Nr. 488/2005**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 488/2005 frá 21. mars 2005 um þóknun sem Flugöryggisstofnun Evrópu leggur á.

**Nr. 2111/2005**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna bandalagsskrá yfir flugfélög sem er bannað að stunda flugrekstur innan bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugfélag annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 13. gr., viðauki.

**D. Flugvernd.****Nr. 2320/2002**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2320/2002 frá 16. desember 2002 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningsflugi, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 894/2004 frá 29. apríl 2004 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2320/2002.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 12. gr. ásamt viðauka.

**Nr. 622/2003**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 622/2003 frá 4. apríl 2003 um ráðstafanir til að framfylgja sameiginlegum grunnreglum um flugvernd, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 68/2004 frá 15. janúar 2004 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 622/2003.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 781/2005 frá 24. maí 2005 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 622/2003.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 857/2005 frá 6. júní 2005 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 622/2003.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 5. gr. ásamt viðauka.

**Nr. 1217/2003**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1217/2003 frá 4. júlí 2003 um sameiginlegar forskriftir fyrir innlendar áætlanir um gæðaeftirlit með flugvernd í almenningsflugi.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 11. gr., I. og II. viðauki.

**Nr. 1486/2003**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1486/2003 frá 22. ágúst 2003 um verklagsreglur við eftirlit á vegum framkvæmdastjórnarinnar á sviði flugverndar í almenningsflugi.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 16. gr.

**Nr. 1138/2004**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1138/2004 frá 21. júní 2004 um sameiginlega skilgreiningu á viðkvæmstu hlutum haftasvæða flugverndar á flugvöllum.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 8. gr.

**E. Umhverfi.****Nr. 89/629**

Tilskipun ráðsins 89/629/EBE frá 4. desember 1989 um takmörkun á hávaða frá almennum þotum sem fljúga undir hljóðhraða.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 8. gr.

**Nr. 92/14**

Tilskipun ráðsins 92/14/EBE frá 2. mars 1992 um skorður við notkun flugvéla sem falla undir 1. bindi, II. hluta, 2. kafla í 16. viðauka samþykktar um alþjóðaflugmál, 2. útg. (1988), með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Tilskipun ráðsins 98/20/EB frá 30. mars 1998 um breytingu á tilskipun 92/14/EBE.
- Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 1999/28/EB frá 21. apríl 1999 um breytingu á viðauka við tilskipun ráðsins 92/14/EBE.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 991/2001 frá 21. maí 2001 um breytingu á viðauka við tilskipun ráðsins 92/14/EBE.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 11. gr. ásamt viðauka.

**Nr. 2002/30**

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/30/EB frá 26. mars 2002 um að koma á reglum og málsmeðferð að því er varðar rekstrartakmarkanir vegna hávaða á flugvöllum bandalagsins, með áorðnum breytingum samkvæmt aðildarlögunum frá 2003.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 15. gr., I. og II. viðauki.

**Nr. 2002/49**

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/49/EB frá 25. júní 2002 um mat og stjórn á hávaða í umhverfinu.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 16. gr., I. til IV. viðauki.

**F. Félagslegir þættir.****Nr. 1989/391**

Tilskipun ráðsins 89/391/EBE frá 12. júní 1989 um lögleiðingu ráðstafana er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna á vinnustöðum.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 16. gr. og 18. til 19. gr.

**Nr. 2003/88**

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/88/EB frá 4. nóvember 2003 um ákveðna þætti er varða skipulag vinnutíma.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 19. gr., 21. til 24. gr. og 26. til 29. gr.

**Nr. 2000/79**

Tilskipun ráðsins 2000/79/EB frá 27. nóvember 2000 um Evrópusamning um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna í almenningsflugi sem gerður var milli Evrópusambands flugfélaga (AEA), Sambands félaga flutningaverkamanna í Evrópu (ETF), Evrópska flugliðasambandsins (ECA), Samtaka evrópskra svæðisflugfélaga (ERA) og Alþjóðasamtaka flutningaflugfélaga (IACA).

*Gildandi ákvæði:* 1. til 5. gr.

**G. Neytendavernd.****Nr. 90/314**

Tilskipun ráðsins 90/314/EBE frá 13. júní 1990 um ferðapakka, orlofspakka og skoðunarferðapakka.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 10. gr.

**Nr. 92/59**

Tilskipun ráðsins 92/59/EBE frá 29. júní 1992 um öryggi framleiðsluvöru.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 19. gr.

**Nr. 93/13**

Tilskipun ráðsins 93/13/EBE frá 5. apríl 1993 um óréttmæta skilmála í neytendasamningum.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 10. gr. ásamt viðauka.

Að því er varðar beitingu 10. gr. merkir „framkvæmdastjórnin“ „allir aðrir aðilar að samningnum um Samevrópska flugsvæðið“.

**Nr. 95/46**

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 95/46/EB frá 24. október 1995 um vernd einstaklinga í tengslum við vinnslu persónuupplýsinga og um frjálsa miðlun slíkra upplýsinga.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 34. gr.

**Nr. 2027/97**

Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 frá 9. október 1997 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 8. gr.

#### **Nr. 261/2004**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 261/2004 frá 11. febrúar 2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður á flugi og um að fella úr gildi reglugerð (EBE) nr. 295/91.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 17. gr.

#### **H. Önnur löggjöf.**

##### **Nr. 2299/1989**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2299/1989 frá 24. júlí 1989 um starfsreglur fyrir notkun tölvufarskráningarkerfa, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3089/93 frá 29. október 1993 um breytingu á reglugerð (EBE) nr. 2299/89.
- Reglugerð ráðsins (EB) nr. 323/1999 frá 8. febrúar 1999 um breytingu á reglugerð (EBE) nr. 2299/89.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 22. gr. ásamt viðauka.

##### **Nr. 91/670**

Tilskipun ráðsins nr. 91/670/EBE frá 16. desember 1991 um gagnkvæma viðurkenningu á flugstarfaskírteinum.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 8. gr. ásamt viðauka.

##### **Nr. 3925/91**

Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3925/91 frá 19. desember 1991 um afnám eftirlits og formsatriða vegna handfarangurs og skráðs farangurs þeirra sem fara með flugi innan Bandalagsins og farangurs þeirra sem fara í sjóferð innan Bandalagsins.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 5. gr.

##### **Nr. 437/2003**

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 437/2003 frá 27. febrúar 2003 um hagskýrslur að því er varðar farþega-, vöru- og pósthlutninga í lofti, með áorðnum breytingum samkvæmt:

- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1358/2003 frá 31. júlí 2003 um framkvæmd og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 437/2003.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 11. gr., I. og II. viðauki.

##### **Nr. 1358/2003**

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1358/2003 frá 31. júlí 2003 um framkvæmd reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 437/2003 um hagskýrslur að því er varðar farþega-, vöru- og pósthlutninga í lofti og um breytingu á I. og II. viðauka við hana.

*Gildandi ákvæði:* 1. til 4. gr., I. til III. viðauki.

##### **Nr. 2003/96**

Tilskipun ráðsins 2003/96/EB frá 27. október 2003 um endurskipulagningu lagaramma bandalagsins um skattlagningu orkugjafa og rafmagns.

*Gildandi ákvæði:* b-liður 1. mgr. og 2. mgr. 14. gr.

## II. VIÐAUKI

### Láréttar breytingar og tilteknar málsmeðferðarreglur.

Ákvæði gerðanna, er um getur í I. viðauka, gilda í samræmi við samninginn og 1. til 4. lið í þessum viðauka, nema kveðið sé á um annað í I. viðauka. Sérstækar breytingar, sem eru nauðsynlegar vegna einstakra gerða, eru settar fram í I. viðauka.

Samningur þessi hefur gildi í samræmi við málsmeðferðarreglurnar sem eru settar fram í 5. og 6. lið þessa viðauka.

#### 1. INNGANGSMÁLSLIÐIR GERÐANNA.

Eigi eru gerðar breytingar á formálsorðum þeirra gerða sem eru tilgreindar að því er samning þennan varðar. Þau eru viðeigandi að því marki sem nauðsynlegt má telja og gerir kleift að túlka og beita ákvæðum fyrrnefndra gerða í samræmi við ákvæði þessa samnings.

#### 2. SÉRTÆK HUGTAKANOTKUN Í GERÐUNUM.

Eftirfarandi hugtök í gerðunum, sem eru tilgreindar í I. viðauka, hafa þá merkingu er hér greinir:

- hugtakið „bandalag“ merkir „Samevrópskt flugsvæði“;
- hugtökin „bandalagslög“, „bandalagslöggjöf“, „bandalagsgerningar“ og „EB-sáttmáli“ merkja „samningurinn um Samevrópska flugsvæði“;
- hugtakið „bandalagsflugvöllur“ merkir „flugvöll sem er staðsettur á Samevrópska flugsvæðinu“;
- hugtökin „Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna“ eða „Stjórnartíðindi Evrópusambandsins“ merkja „stjórnartíðindi samningsaðilanna“;
- hugtakið „bandalagsflugfélag“ merkir „flugfélag á Samevrópska flugsvæðinu“;

#### 3. VÍSANIR TIL AÐILDARRÍKJA.

Vísanir til „aðildarríkis“ eða „aðildarríkja“ ber að skilja með þeim hætti, ætíð þegar vísað er til þess hugtaks í þeim gerðum er um getur í I. viðauka og með fyrirvara um ákvæði 4. liðar þessa viðauka, að þau vísi einnig, að EB-ríkjunum frátöldum, til samstarfsaðila á Samevrópska flugsvæðinu.

#### 4. ÁKVÆÐI UM NEFNDIR EVRÓPUBANDALAGSINS OG SAMRÁÐ VIÐ TENGDU AÐILANA.

Framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins skal hafa samráð við sérfræðinga tengdu aðilanna og gefa þeim færi á að koma fram með ábendingar ætíð þegar kveðið er á um það í gerðunum, sem tilgreindar eru í I. viðauka, að framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins skuli hafa samráð við nefndir Evrópubandalagsins og um tækifæri til þess að þeir geti komið fram með ábendingar sínar eða álit.

Í samráði felst einn fundur, undir forsæti framkvæmdastjórnar Evrópubandalagsins, sem fer fram innan sameiginlegu nefndarinnar að fram komnu boði framkvæmdastjórnarinnar áður en samráð við hlutaðeigandi nefnd Evrópubandalagsins fer fram. Framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins skal láta hverjum og einum tengdum aðila í té allar nauðsynlegar upplýsingar að minnsta kosti vikum fyrir fundinn, nema sérstakar aðstæður krefjist skemmri fyrirvara.

Tengdu aðilunum skal boðið að leggja álit sitt fyrir framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins. Framkvæmdastjórnin skal taka eðlilegt tillit til þeirra ábendinga sem tengdu aðilarnir koma fram með.

Ákvæðin hér að framan gilda ekki um hvernig beita skal samkeppnisreglum, sem settar eru fram í samningi þessum, heldur sérstök samráðstilhögun sem er sett fram í III. viðauka.

#### 5. SAMSTARF OG GAGNKVÆM MIÐLUN UPPLÝSINGA.

Lögbær yfirvöld samningsaðilanna skulu, í því skyni að auðvelda þeim að fara með það vald sem þeim er falið og að fram kominni beiðni þar um, skiptast á öllum upplýsingum sem eru nauðsynlegar til þess að tryggja megi rétta framkvæmd samnings þessa.

#### 6. VÍSUN TIL TUNGUMÁLA.

Samningsaðilum ber réttur til þess að nota hvaða opinbert tungumál stofnana Evrópusambandsins sem er eða annars samningsaðila við málsmeðferð, sem stofnað er til í samræmi við ákvæði samnings

þessa, og með fyrirvara um ákvæði IV. viðauka. Samningsaðilarnir gera sér þó ljóst að notkun ensku auðveldar fyrrnefnda málsmeðferð. Ef tungumál, sem er ekki eitt opinberra tungumála stofnana Evrópusambandsins, er notað í opinberu skjali skal leggja samtímis fram þýðingu yfir á opinbert tungumál stofnana Evrópusambandsins, að teknu tilliti til ákvæðisins í málsliðnum hér að framan. Hyggist samningsaðili nota, í munnlegri málsmeðferð, tungumál, sem er ekki eitt opinberra tungumála stofnana Evrópusambandsins, skal hann sjá til þess að túlkað sé jafnóðum yfir á ensku.

## III. VIÐAUKI

**Reglur um samkeppni og ríkisaðstoð er um getur í 14. gr. meginmál samningsins.**

## 1. gr.

*Ríkiseinkasala.*

Tengdur aðili skal, í áföngum, koma lagi á hvers kyns ríkiseinokun á sviði viðskipta í því skyni að tryggja að, við lok seinni áfangans er um getur í þeirri bókun með samningi þessum þar sem fjallað er um þær ráðstafanir til aðlögunar sem varða hlutaðeigandi tengdan aðila, ríkisborgurum samningsaðilanna verði ekki mismunað að því er varðar skilyrði til kaupa og markaðssetningar vara. Upplýsa ber sameiginlegu nefndina um þær ráðstafanir sem eru samþykktar til þess að ná þessu markmiði.

## 2. gr.

*Samræming löggjafar um ríkisaðstoð og samkeppni.*

1. Samningsaðilarnir viðurkenna þýðingu þess að gildandi löggjöf tengdu aðilanna um ríkisaðstoð og samkeppni verði samræmd samsvarandi löggjöf Evrópubandalagsins. Tengdu aðilarnir skulu leitast við að tryggja að lög þeirra um ríkisaðstoð og samkeppni, sem gilda í nútíð og framtíð, verði samrýmd réttarreglum Evrópubandalagsins í áföngum.
2. Hefja ber samræmingu við gildistöku samnings þessa og skal hún ná í áföngum til allra þátta þeirra ákvæða Evrópubandalagsins um ríkisaðstoð og samkeppni, sem vísað er til í þessum viðauka, við lok seinni áfangans er um getur í þeirri bókun með samningi þessum þar sem fjallað er um þær ráðstafanir til aðlögunar sem varða hlutaðeigandi tengdan aðila. Tengdi aðilinn skal og skilgreina, í samráði við framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins, hvernig fylgst verður með framgangi samræmingar á löggjöf og fyrirhugaðri lagaframkvæmd.

## 3. gr.

*Samkeppnisreglur og önnur ákvæði fjárhagslegs eðlis.*

1. Eftirfarandi samrýmist ekki rétttri framkvæmd samnings þessa að því leyti sem það hefuráhrif á verslun og viðskipti milli tveggja samningsaðila eða fleiri:
  - i. allir samningar milli fyrirtækja, ákvarðanir samtaka fyrirtækja og samstilltar aðgerðir fyrirtækja sem miða að því að koma í veg fyrir, takmarka eða raska samkeppni eða leiða til þess arna;
  - ii. misnotkun eins eða fleiri fyrirtækja á yfirburðastöðu á yfirráðasvæðum samningsaðilanna, öllum eða á verulegum hluta þeirra;
  - iii. ríkisaðstoð sem raskar eða veit á röskun samkeppni með því að tilteknum fyrirtækjum er ívilnað eða mælt er með tilteknum vörum.
2. Meta ber allar aðgerðir, sem fara í bága við grein þessa, á grundvelli viðmiðana sem leiðir af beitingu gildandi samkeppnisreglna innan Evrópubandalagsins, einkum 81., 82., 86. og 87. gr. EB-sáttmálans og túlkunarskjala sem stofnanir Evrópubandalagsins hafa samþykkt.
3. Sérhver tengdur aðili skal ábyrgjast að opinberri stofnun, sem er rekstrarlega óháð, sé falið nauðsynlegt vald til þess að beita ákvæðum i. og ii. liðar 1. mgr. að fullu gagnvart einkareknum og opinberum fyrirtækjum og fyrirtækjum sem hafa verið veitt sérréttindi.
4. Sérhver tengdur aðili skal tilnefna eða koma á fót opinberu, rekstrarlega óháðu yfirvaldi sem er falið nauðsynlegt vald til þess að beita ákvæðum iii. liðar 1. mgr. að fullu. Fyrirnefnt yfirvald skal meðal annars hafa heimild til þess að leyfa ríkisaðstoð og aðstoð í formi einstakra styrkja í samræmi við 2. mgr. og heimild til að fyrirskipa að ríkisaðstoð, sem hefur verið veitt með ólög-mætum hætti, verði skilað.
5. Sérhver samningsaðili skal tryggja gagnsæi á sviði ríkisaðstoðar, meðal annars með því að láta öðrum samningsaðilum reglulega í té ársskýrslu, eða ígildi hennar, þar sem fylgt er aðferðum og framsetningu könnunar Evrópubandalagsins á ríkisaðstoð. Samningsaðili skal, að fram kominni beiðni annars samningsaðila þar um, láta í té upplýsingar um ákveðin, einstök tilvik þar sem um opinbera aðstoð er að ræða.
6. Hver tengdur aðili skal koma á ítarlegri skráningu ríkisaðstoðar, sem hefur verið innleidd áður en yfirvaldinu, er um getur í 4. mgr., var komið á fót, og samræma hana þeim viðmiðunum er um getur í 2. mgr.

7. a) Samningsaðilar samþykkja, að því er varðar beitingu ákvæða iii. liðar 1. mgr., að í þeim áföngum er um getur í þeirri bókun með samningi þessum, þar sem fjallað er um þær ráðstafanir til aðlögunar sem varða samstarfsaðila, skuli leggja mat á alla opinbera aðstoð, sem hlutaðeigandi tengdur aðili veitir, að teknu tilliti til þess að líta ber á tengda aðilann sem samskonar svæði og þau svæði Evrópubandalagsins sem er lýst í a-lið 3. mgr. 87. gr. stofnsáttmála Evrópubandalagsins.
- b) Við lok fyrri áfangans, er um getur í þeirri bókun með samningi þessum þar sem fjallað er um þær ráðstafanir til aðlögunar sem varða tengdan aðila, skal hlutaðeigandi tengdur aðili senda framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins upplýsingar um verga landsframleiðslu á mann sem samhæfðar eru flokkun hagskýrslusvæða II (NUTS II). Yfirvald það er um getur í 4. mgr. og Evrópubandalagið skulu meta í sameiningu almennar viðmiðanir um rétt til stuðnings við landsvæði hlutaðeigandi tengds aðila og mesta umfang aðstoðar við þau í því skyni að gera áætlun um svæðisbundna aðstoð á grundvelli viðmiðunarreglna Evrópubandalagsins.
8. Telji einn samningsaðila að tiltekin aðgerð samræmist ekki skilmálum 1. mgr. getur hann gert viðeigandi ráðstafanir að höfðu samráði við sameiginlegu nefndina eða að þrjátíu virkum dögum liðnum frá því að farið er fram á slíkt samráð.
9. Samningsaðilarnir skulu skiptast á upplýsingum, að teknu tilliti til takmarkana sem felast í kröfum um atvinnu- eða viðskiptaleynd.

## IV. VIÐAUKI

**Vísanir til dómstóls Evrópubandalaganna.****1. Almennar meginreglur er varða 16. gr. samningsins.**

1. Verklagsreglur, sem dómstóll Evrópubandalaganna, hér á eftir nefndur „dómstóllinn“, hefur sett um tilvísanir vegna forúrskurða innan Evrópubandalagsins, gilda eftir því sem við á. Auk forúrskurðar skal réttur eða dómstóll hlutaðeigandi samningsaðila beita lagatúlkun dómstólsins.
2. Samningsaðilar skulu hafa, eins og samningur þessi kveður á um, sama rétt og EB-ríkin til þess að vísa athugasemdum til dómstólsins.

**2. Mörk og fyrirkomulag þess verklags sem kveðið er á um í 2. mgr. 16. gr. samningsins.**

1. Þegar samningsaðili samþykkir, í samræmi við annan málslið 2. mgr. 16. gr., ákvörðun um mörk og fyrirkomulag vísana til dómstólsins skal tilgreina í ákvörðuninni annað tveggja:
  - a) að hvaða réttur eða dómstóll sem er hjá fyrrnefndum samningsaðila, sem fellir úrskurð sem ekki er unnt að beita neinu réttarræði gagnvart samkvæmt landslögum, skuli fara þess á leit við dómstólinn að hann felli forúrskurð um vafaatriði í máli, sem er til meðferðar hjá hlutaðeigandi rétti eða dómstóli og snýst um lögmæti eða túlkun gerðar er um getur í 2. mgr. 16. gr., telji rétturinn eða dómstóllinn að úrskurður um vafaatriðið sé nauðsynlegur til þess að hann geti dæmt í málinu; eða
  - b) að hvaða réttur eða dómstóll sem er hjá fyrrnefndum samningsaðila geti farið þess á leit við dómstólinn að hann felli forúrskurð um vafaatriði í máli, sem er til meðferðar hjá hlutaðeigandi rétti eða dómstóli og snýst um lögmæti eða túlkun gerðar er um getur í 2. mgr. 16. gr., telji rétturinn eða dómstóllinn að úrskurður um vafaatriðið sé nauðsynlegur til þess að hann geti dæmt í málinu.
2. Fyrirkomulag þess hvernig beita ber ákvæðum 2. mgr. 16. gr. skal grundvalla á frumatriðum lagaákvæða sem fjalla um starfsemi dómstólsins, meðal annars viðeigandi ákvæðum EB-sáttmálans, stofnsamþykkt og dómreglum dómstólsins og dómaframkvæmd þess dómstóls. Taki samningsaðili ákvörðun um fyrirkomulag þess hvernig beita beri þessu ákvæði skal hann einnig taka mið af hagnýtum viðmiðunarreglum sem dómstóllinn hefur birt í kynningar-  
auglýsingu um tilvísanir innlendra dómstóla vegna forúrskurða.

**3. Tilvísanir skv. 3. mgr. 20. gr. samningsins.**

Deilumál send dómstólnum skv. 3. mgr. 20. gr. skulu hljóta sömu meðferð af hans hálfu og deilumál send skv. 239. gr. EB-sáttmálans.

**4. Vísanir til dómstólsins og tungumál.**

Samningsaðilum ber réttur til þess að nota hvaða opinbert tungumál stofnana Evrópusambandsins sem er eða annars samningsaðila við málsmeðferð fyrir dómstólnum sem stofnað er til í samræmi við ákvæði samnings þessa. Ef annað tungumál en opinbert tungumál stofnana Evrópusambandsins er notað í opinberu skjali skal leggja samtímis fram þýðingu á frönsku. Hyggist samningsaðili nota, í munnlegri málsmeðferð, tungumál, sem er ekki eitt opinberra tungumála stofnana Evrópusambandsins, skal hann sjá til þess að túlkað sé jafnóðum yfir á frönsku.

## V. VIÐAUKI

## Bókun I.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Lýðveldisins Albaníu hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að Lýðveldið Albanía, hér á eftir nefnt „Albanía“, hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfanginn nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að Albanía hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal Albanía:
  - i. vera fullgildur meðlimur í Samtökum flugmálastjórna í Evrópu (JAA) og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), reglugerð (EB) nr. 2027/97 (um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), reglugerð (EB) nr. 261/2004 (um farþega sem er neitað um far), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningssflugi) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iv. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi innlenda umsýslustofnun, koma á fót innlendri stofnun sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu, hefja endurskipulagningu loftrýmis síns þannig að til verði eitt eða fleiri nothæf loftrými og tryggja sveigjanlega notkun loftrýmis;
  - v. fullgilda samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamninginn);
  - vi. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls samningsins eða III. viðauka, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal Albanía beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins,
  - a) í fyrri aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Albanía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Albaníu og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yfiráðum Albaníu eða albanskra ríkisborgara í reynd og flugfélög, sem Albanía hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yfiráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd;
  - b) í seinni aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Albanía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 1. mgr.;

- ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Albaníu og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem Albanía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Albaníu.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
  3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu Albaníu og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Albaníu eða albanskra ríkisborgara í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 4. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal Albanía hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls samningsins, ákvörðun um hver staða Albaníu er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Albanía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## 5. gr.

*Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald í Albaníu fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á sviði flugverndar, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Albanía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun II.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Bosníu og Hersegóvínú hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku sammings þessa fram til þess að Bosnía og Hersegóvína hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfanginn nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að Bosnía og Hersegóvína hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal Bosnía og Hersegóvína:
  - i. vera fullgildur meðlimur í Samtökum flugmálastjórna í Evrópu og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), tilskipun 96/67/EB (um flugafgreiðslu), reglugerð (EB) nr. 2027/97 (um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), reglugerð (EB) nr. 261/2004 (um farþega sem er neitað um far), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningsflugi) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iv. fullgilda samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamninginn);
  - v. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls sammingsins eða III. viðauka við samning þennan, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal Bosnía og Hersegóvína:
  - i. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi innlenda umsýslustofnun, koma á fót innlendri stofnun sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu, hefja endurskipulagningu loftrýmis síns þannig að til verði eitt eða fleiri nothæf loftrými og tryggja sveigjanlega notkun loftrýmis;
  - ii. beita ákvæðum sammings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls sammingsins,
  - a) í fyrri aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Bosnía og Hersegóvína hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Bosníu og Hersegóvínú og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yfiráðum Bosníu og Hersegóvínú eða ríkisborgara þess lands í reynd og flugfélög, sem Bosnía og Hersegóvína hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yfiráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd;
  - b) í seinni aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Bosnía og Hersegóvína hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 1. mgr.;

- ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Bosníu og Hersegóvínu og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem Bosnía og Hersegóvína hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Bosníu og Hersegóvínu.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
  3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu Bosníu og Hersegóvínu og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yfirráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yfirráðum Bosníu og Hersegóvínu eða ríkisborgara þess lands í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 4. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal Bosnía og Hersegóvína hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls samningsins, ákvörðun um hver staða Bosníu og Hersegóvínu er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Bosnía og Hersegóvína hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## 5. gr.

*Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald í Bosníu og Hersegóvínu fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Bosnía og Hersegóvína hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun III.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Lýðveldisins Búlgaríu hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangi.*

1. Aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að lýðveldið Búlgaría, hér á eftir nefnt „Búlgaría“, hefur fullnægt öllum skilyrðum sem sett eru fram í 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins, eða eigi síðar en Búlgaría fær aðild að Evrópusambandinu.
2. Vísanir til „seinni aðlögunaráfangans“ í samningi þessum eða viðaukunum við hann merkja, að því er Búlgaríu varðar, þann aðlögunaráfanga er um getur í 1. mgr.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

Við lok aðlögunaráfangans skal Búlgaría beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka eins og mælt er fyrir um í 3. gr. meginmáls samningsins.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins, í aðlögunaráfanganum:
  - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Búlgaría hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Búlgaríu og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
  - ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Búlgaríu og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem Búlgaría hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Búlgaríu.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrr en við lok aðlögunaráfangans, samaber þó þá skyldu Búlgaríu og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yfirráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yfirráðum Búlgaríu eða búlgarskra ríkisborgara í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 4. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við lok aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls samningsins, ákvörðun um hver staða Búlgaríu er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Búlgaría hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

5. gr.

*Flugvernd.*

Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Búlgaría hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun IV.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Lýðveldisins Króatíu hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að Lýðveldið Króatía, hér á eftir nefnt „Króatía“, hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfanginn nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að Króatía hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal Króatía:
  - i. vera fullgildur meðlimur í Samtökum flugmálastjórna í Evrópu og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), tilskipun 96/67/EB (um flugafgreiðslu), reglugerð (EB) nr. 2027/97 (um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), reglugerð (EB) nr. 261/2004 (um farþega sem er neitað um far), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningsflugi) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka við samning þennan;
  - iv. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi innlenda umsýslustofnun, koma á fót innlendri stofnun sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu, hefja endurskipulagningu loftrýmis síns þannig að til verði eitt eða fleiri nothæf loftrými og tryggja sveigjanlega notkun loftrýmis;
  - v. fullgilda samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamninginn);
  - vi. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls samningsins eða III. viðauka við samning þennan, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal Króatía beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins,
  - a) skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Króatía hefur veitt leyfi, hafa, í fyrri og seinni aðlögunaráfanga, heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Króatíu og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
  - b) í seinni aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Króatía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í a-lið 1. mgr.;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Króatíu og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
    - iii. skulu flugfélög, sem Króatía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar

hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Króatíu;

- c) fram til loka seinni aðlögunaráfangans skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Króatíu eða króatískra ríkisborgara í reynd og flugfélög, sem Króatía hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu Króatíu og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Króatíu eða króatískra ríkisborgara í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

#### 4. gr.

##### *Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal Króatía hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls samningsins, ákvörðun um hver staða Króatíu er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Króatía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

#### 5. gr.

##### *Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald í Króatíu fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Króatía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun V.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Makedóníu, fyrrum lýðveldis Júgóslavíu, hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfangi nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfangi nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu:
  - i. vera fullgildur meðlimur í Samtökum flugmálastjórna í Evrópu og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka þennan;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), tilskipun 96/67/EB (um flugafgreiðslu), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningsflugum) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka ;
  - iv. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi innlenda umsýslustofnun, koma á fót innlendri stofnun sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu, hefja endurskipulagningu loftrýmis síns þannig að til verði eitt eða fleiri nothæf loftrými og tryggja sveigjanlega notkun loftrýmis;
  - v. fullgilda samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamninginn);
  - vi. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls samningsins eða III. viðauka við samning þennan, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins,
  - a) í fyrri aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Makedóníu, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Makedóníu, fyrrum lýðveldis Júgóslavíu, eða ríkisborgara þess lands í reynd og flugfélög, sem Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd;
  - b) í seinni aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Makedónía, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 1. mgr.;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Makedóníu, fyrrum lýðveldi Júgóslavíu, og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild

til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;

- iii. skulu flugfélög, sem Makedónía, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Makedóníu, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu Makedóníu, fyrrum Lýðveldis Júgóslavíu, og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yfirráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yfirráðum Makedóníu, fyrrum Lýðveldis Júgóslavíu, eða ríkisborgara þess lands í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

#### 4. gr.

##### *Kvöð um beitingu tiltekinnar löggjafar af hálfu Makedóníu, fyrrum Lýðveldis Júgóslavíu.*

Makedónía, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, skal, þrátt fyrir ákvæði 2. gr. bókunar þessarar:

- i. beita í reynd ákvæðum samningsins um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamningsins);
- ii. framfylgja því að flugfélög, sem Makedónía, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi, virði í reynd ákvæði reglugerðar (EB) nr.261/2004;
- iii. segja upp samningi milli ríkisstjórnar Makedóníu, fyrrum Lýðveldis Júgóslavíu, og Macedonian Airlines (MAT) eða færa hann til samræmis við lög Bandalagsins.

#### 5. gr.

##### *Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal Makedónía, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls samningsins, ákvörðun um hver staða Makedóníu, fyrrum Lýðveldis Júgóslavíu, er nákvæmlega með tilliti til starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Makedónía, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

#### 6. gr.

##### *Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald í Makedóníu, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Makedónía, fyrrum Lýðveldi Júgóslavíu, hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun VI.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-rikkjanna annars vegar og Lýðveldisins Serbíu hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að Lýðveldið Serbía hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfanginn nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að Lýðveldið Serbía hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal Lýðveldið Serbía:
  - i. vera fullgildur meðlimur í Samtökum flugmálastjórna í Evrópu og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), tilskipun 96/67/EB (um flugafgreiðslu), reglugerð (EB) nr. 2027/97 (um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), reglugerð (EB) nr. 261/2004 (um farþega sem er neitað um far), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningsflugi) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iv. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi umsýslustofnun Lýðveldisins Serbíu, koma á fót stofnun í Lýðveldinu Serbíu sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu, hefja endurskipulagningu loftrýmis Lýðveldisins Serbíu þannig að til verði eitt eða fleiri nothæf loftrými og tryggja sveigjanlega notkun loftrýmis;
  - v. fullgilda samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamninginn);
  - vi. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls samningsins eða III. viðauka við samning þennan, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal Lýðveldið Serbía beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins,
  - a) í fyrri aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Lýðveldið Serbía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Lýðveldinu Serbíu og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Lýðveldisins Serbíu eða ríkisborgara þess lands í reynd og flugfélög, sem Lýðveldið Serbía hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd;
  - b) í seinni aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Lýðveldið Serbía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 1. mgr.;

- ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Lýðveldinu Serbíu og staða hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem Lýðveldið Serbía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Lýðveldinu Serbíu.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
  3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu Lýðveldisins Serbíu og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Lýðveldisins Serbíu eða ríkisborgara þess lands í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 4. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal Lýðveldið Serbía hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. samnings þessa, ákvörðun um hver staða Lýðveldisins Serbíu er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Serbía og Svartfjallaland hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## 5. gr.

*Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald í Lýðveldinu Serbíu fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Lýðveldið Serbía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun VII.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Lýðveldisins Svartfjallalands hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að Lýðveldið Svartfjallaland hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfanginn nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að Lýðveldið Svartfjallaland hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal Lýðveldið Svartfjallaland:
  - i. vera fullgildur meðlimur í Samtökum flugmálastjórna í Evrópu og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), tilskipun 96/67/EB (um flugafgreiðslu), reglugerð (EB) nr. 2027/97 (um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), reglugerð (EB) nr. 261/2004 (um farþega sem er neitað um far), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningsflugi) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iv. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi umsýslustofnun Lýðveldisins Svartfjallalands, koma á fót stofnun í Lýðveldinu Svartfjallalandi sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu, hefja endurskipulagningu loftrýmis Lýðveldisins Svartfjallalands þannig að til verði eitt eða fleiri nothæf loftrými og tryggja sveigjanlega notkun loftrýmis;
  - v. fullgilda samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamninginn);
  - vi. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls samningsins eða III. viðauka við samning þennan, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal Lýðveldið Svartfjallaland beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins,
  - a) í fyrri aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Lýðveldið Svartfjallaland hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Lýðveldinu Svartfjallalandi og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Lýðveldisins Svartfjallalands eða ríkisborgara þess lands í reynd og flugfélög, sem Lýðveldið Svartfjallaland hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd;
  - b) í seinni aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Lýðveldið Svartfjallaland hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 1. mgr.;

- ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Lýðveldinu Svartfjallalandi og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem Lýðveldið Svartfjallaland hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Lýðveldinu Svartfjallalandi.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
  3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu Lýðveldisins Svartfjallalands og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Lýðveldisins Svartfjallalands eða ríkisborgara þess lands í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 4. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal Lýðveldið Svartfjallaland hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. samnings þessa, ákvörðun um hver staða Lýðveldisins Svartfjallalands er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Lýðveldið Svartfjallaland hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## 5. gr.

*Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald í Lýðveldinu Svartfjallalandi fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Lýðveldið Svartfjallaland hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun VIII.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og Rúmeníu hins vegar.**

## 1. gr.

*Aðlögunaráfangi.*

1. Aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku sammings þessa fram til þess að Rúmenía hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Vísanir til „seinni aðlögunaráfangans“ í samningi þessum eða viðaukunum við hann merkja, að því er Rúmeníu varðar, þann aðlögunaráfanga er um getur í 1. mgr. þessarar greinar.

## 2. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

Við lok aðlögunaráfangans skal Rúmenía beita ákvæðum sammings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 3. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls sammingsins, í aðlögunaráfanganum:
  - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem Rúmenía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er í Rúmeníu og hvaða staðar sem er í EB-ríki;
  - ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Rúmeníu og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem Rúmenía hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Rúmeníu.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls sammingsins gilda ekki fyrr en við lok aðlögunaráfangans, samantæki þó þá skyldu Rúmeníu og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum Rúmeníu eða rúmenskra ríkisborgara í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 4. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við lok aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls sammingsins, ákvörðun um hver staða Rúmeníu er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Rúmenía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

5. gr.

*Flugvernd.*

Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem Rúmenía hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## Bókun IX.

**Aðlögunarfyrirkomulag sem gildir milli Evrópubandalagsins og EB-ríkjanna annars vegar og borgaralegrar stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hins vegar.**

## 1. gr.

*Valdsvið borgaralegrar stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó.*

Ákvæði bókunar þessarar eru með fyrirvara um valdsvið borgaralegrar stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó sem leiðir af ályktun öryggisráðs Sameinuðu þjóðanna nr. 1244 frá 10. júní 1999.

## 2. gr.

*Aðlögunaráfangar.*

1. Fyrri aðlögunaráfanginn nær frá gildistöku samnings þessa fram til þess að borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó (UNMIK) hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 1. mgr. 3. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.
2. Seinni aðlögunaráfanginn nær frá lokum fyrri aðlögunaráfangans fram til þess að borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur fullnægt öllum skilyrðum, sem sett eru fram í 2. mgr. 3. gr., og gengið hefur verið úr skugga um það með matsgerð Evrópubandalagsins.

## 3. gr.

*Skilyrði sem lúta að aðlögun.*

1. Við lok fyrri aðlögunaráfangans skal borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó:
  - i. framfylgja, með fyrirvara um sérstöðu sína að þjóðarétti, JAR-reglum sem Samtök flugmála-stjórna í Evrópu hafa samþykkt og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugöryggi sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - ii. beita skjali Evrópusambands flugmálastjórna (ECAC) nr. 30 og leitast við að hrinda í framkvæmd þeirri löggjöf um flugvernd sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iii. fara eftir reglugerð (EBE) nr. 3925/91 (um afnám eftirlits vegna handfarangurs og skráðs farangurs), reglugerð (EBE) nr. 2409/92 (um fargjöld og farmgjöld í flugþjónustu), tilskipun 94/56/EB (um rannsóknir á slysum), reglugerð (EB) nr. 2027/97 (um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa), tilskipun 2003/42/EB (um tilkynningu atvika), reglugerð (EB) nr. 261/2004 (um farþega sem er neitað um far), tilskipun 2000/79/EB (um vinnutíma í almenningssflugi) og tilskipun 2003/88/EB (um vinnutíma) sem kveðið er á um í I. viðauka;
  - iv. aðskilja viðkomandi þjónustuveitanda á sviði flugumferðar og viðkomandi umsýslustofnun, koma á fót eða tilnefna stofnun sem hefur eftirlit með flugumferðarþjónustu;
  - v. beita í reynd ákvæðum samningsins um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montrealsamningsins);
  - vi. hafa náð viðunandi árangri í því að beita reglum um ríkisaðstoð og samkeppni sem er að finna í samningi er um getur í 1. mgr. 14. gr. meginmáls samningsins eða III. viðauka, eftir því hvor þeirra er viðeigandi.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans skal borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó beita ákvæðum samnings þessa, að meðtalinni þeirri löggjöf sem sett er fram í I. viðauka.

## 4. gr.

*Aðlögunarfyrirkomulag.*

1. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 1. gr. meginmáls samningsins,
  - a) í fyrri aðlögunaráfanganum:
    - i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli hvaða staðar sem er á yfirráðasvæði borgaralegrar stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó og hvaða staðar sem er í EB-riki;
    - ii. skulu bandalagsflugfélög ekki vera í meirihlutaeygu eða lúta yfirráðum borgaralegrar stjórnarsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó eða íbúa Kósovó í reynd og flugfélög, sem borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur veitt leyfi, skulu ekki vera í meirihlutaeygu eða lúta yfirráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd;

- b) í seinni aðlögunaráfanganum:
- i. skulu bandalagsflugfélög og flugfélög, sem borgaraleg stjórnsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér þau flugréttindi sem mælt er fyrir um í i. lið a-liðar 1. mgr.;
  - ii. skulu bandalagsflugfélög hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í Kósovó og hjá öðrum tengdum aðilum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í EB-ríki;
  - iii. skulu flugfélög, sem borgaraleg stjórnsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur veitt leyfi, hafa heimild til að nýta sér ótakmörkuð flugréttindi milli staða í hinum ýmsu EB-ríkjum og hafa heimild til að skipta um loftfar hvar sem er, að því tilskildu að um flug sé að ræða sem er hluti þjónustu sem nær til staðar í Kósovó.
2. Í grein þessari merkir „bandalagsflugfélag“ flugfélag sem EB-ríki, Noregur eða Ísland hefur veitt leyfi.
  3. Ákvæði 7. og 8. gr. meginmáls samningsins gilda ekki fyrir en við lok seinni aðlögunaráfangans, samanber þó þá skyldu borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó og Bandalagsins að veita flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum EB-ríkis eða ríkisborgara EB-ríkis í reynd, og flugfélögum, sem eru í meirihlutaeigu eða lúta yferráðum borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó eða íbúa Kósovó í reynd, rekstrarleyfi, frá lokum fyrri aðlögunaráfangans, eftir því sem við á í samræmi við gerðirnar sem eru tilgreindar í I. viðauka.

## 5. gr.

*Alþjóðlegir samningar.*

Taka ber tillit til sérstöðu borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó að þjóðarétti, séu ákvæði í þeirri löggjöf sem er sett fram í I. viðauka þess efnis að skylt sé að gerast aðili að alþjóðlegum samningum.

## 6. gr.

*Flugöryggi.*

1. Við upphaf fyrri aðlögunaráfangans skal borgaraleg stjórnsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hafa áheyrnarfulltrúa hjá Flugöryggisstofnun Evrópu.
2. Við lok seinni aðlögunaráfangans tekur sameiginlega nefndin, sem er komið á fót skv. 18. gr. meginmáls samningsins, ákvörðun um hver staða borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó er nákvæmlega með tilliti til þátttöku í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu og um skilyrði fyrir slíkri þátttöku.
3. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugöryggi, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem borgaraleg stjórnsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku öryggismati. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

## 7. gr.

*Flugvernd.*

1. Við upphaf seinni aðlögunaráfangans skal hlutaðeigandi yfirvald innan borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovó fá aðgang að þeim hluta löggjafar um flugvernd, er um getur í I. viðauka, sem leynd hvílir yfir.
2. Evrópubandalaginu er heimilt, fram til loka seinni aðlögunaráfangans og verði vart við annmarka á flugvernd, að gera kröfu um að heimild til handa flugfélagi, sem borgaraleg stjórnsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kósovó hefur veitt leyfi til þess að starfa á flugleiðum til, frá eða innan Evrópubandalagsins, verði háð sérstöku mati á þáttum er lúta að flugvernd. Evrópubandalagið skal framkvæma matið án tafar til þess að hlutaðeigandi flugfélag geti nýtt flugréttindi sín án óeðlilegra tafa.

**MULTILATERAL AGREEMENT**  
**BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY AND ITS MEMBER STATES,**  
**THE REPUBLIC OF ALBANIA, BOSNIA AND HERZEGOVINA,**  
**THE REPUBLIC OF BULGARIA, THE REPUBLIC OF CROATIA,**  
**THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA,**  
**THE REPUBLIC OF ICELAND, THE REPUBLIC OF MONTENEGRO,**  
**THE KINGDOM OF NORWAY, ROMANIA, THE REPUBLIC OF SERBIA AND**  
**THE UNITED NATIONS INTERIM ADMINISTRATION MISSION IN KOSOVO <sup>1</sup>**  
**ON THE ESTABLISHMENT OF**  
**A EUROPEAN COMMON AVIATION AREA**

THE KINGDOM OF BELGIUM,  
THE CZECH REPUBLIC,  
THE KINGDOM OF DENMARK,  
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,  
THE REPUBLIC OF ESTONIA,  
THE HELLENIC REPUBLIC,  
THE KINGDOM OF SPAIN,  
THE FRENCH REPUBLIC,  
IRELAND,  
THE ITALIAN REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF CYPRUS,  
THE REPUBLIC OF LATVIA,  
THE REPUBLIC OF LITHUANIA,  
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,  
THE REPUBLIC OF HUNGARY,  
MALTA,  
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,  
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,  
THE REPUBLIC OF POLAND,  
THE PORTUGUESE REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,  
THE SLOVAK REPUBLIC,  
THE REPUBLIC OF FINLAND,  
THE KINGDOM OF SWEDEN,  
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,  
hereinafter referred to as “EC Member States”, and

---

<sup>1</sup> Pursuant to UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999.

THE EUROPEAN COMMUNITY, hereinafter referred to as “the Community” or “the European Community”, and

THE REPUBLIC OF ALBANIA,  
BOSNIA AND HERZEGOVINA,  
THE REPUBLIC OF BULGARIA,  
THE REPUBLIC OF CROATIA,  
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA,  
THE REPUBLIC OF ICELAND,  
THE REPUBLIC OF MONTENEGRO,  
THE KINGDOM OF NORWAY,  
ROMANIA  
THE REPUBLIC OF SERBIA, and  
THE UNITED NATIONS INTERIM ADMINISTRATION IN KOSOVO,  
all the abovementioned hereinafter referred to together as “the Contracting Parties”.

RECOGNISING the integrated character of international civil aviation and desiring to create a European Common Aviation Area (ECAA) based on mutual market access to the air transport markets of the Contracting Parties and freedom of establishment, with equal conditions of competition, and respect of the same rules – including in the areas of safety, security, air traffic management, social harmonisation and environment;

CONSIDERING that the rules concerning the ECAA are to apply on a multilateral basis within the ECAA and therefore specific rules need to be defined in this respect;

AGREEING that it is appropriate to base the ECAA rules on the relevant legislation in force within the European Community, as laid down in Annex I to this Agreement, without prejudice to those contained in the Treaty Establishing the European Community;

RECOGNISING that full compliance with the ECAA rules entitle the Contracting Parties to reap the benefits from the ECAA, including market access;

BEARING IN MIND that compliance with the ECAA rules, including full market access, cannot be achieved in one step, but rather by means of a transition facilitated by specific arrangements of limited duration;

EMPHASISING that, subject to transitional arrangements where necessary, the rules concerning market access of air carriers should exclude limitations on frequencies, capacity, air routes, type of aircraft or similar restrictions under bilateral air transport agreements or arrangements, and that air carriers should not be required to enter into commercial agreements or similar arrangements as a condition to market access;

EMPHASISING that air carriers should be treated in a non-discriminatory manner regarding their access to air transport infrastructures especially where these infrastructures are limited;

BEARING IN MIND that Association Agreements between the European Communities and their Member States and certain other Contracting Parties as a matter of principle provide that, with a view to ensuring a coordinated development and progressive liberalisation of transport between the Parties to those Agreements as adapted to reciprocal commercial needs, the conditions of mutual market access in air transport should be dealt with by special agreements;

BEARING IN MIND the desire of each of the Associated Parties to make its laws on air transport and associated matters compatible with those of the European Community, including with regard to future legislative developments within the Community;

RECOGNISING the importance of technical assistance in this perspective;

RECOGNISING that the relations between the Community and the EC Member States and Norway and Iceland must continue to be governed by the European Economic Area Agreement;

DESIRING to allow for subsequent enlargement of the European Common Aviation Area;

RECALLING the negotiations between the European Community and the Associated Parties with a view to concluding Agreements on Certain Aspects of Air Services which will bring bilateral air service agreements between the EC Member States and the Associated Parties in line with European Community law,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

## **OBJECTIVES AND PRINCIPLES**

### **ARTICLE 1**

1. The aim of this Agreement is the creation of a European Common Aviation Area, hereinafter referred to as the ECAA. The ECAA shall be based on free market access, freedom of establishment, equal conditions of competition, and common rules including in the areas of safety, security, air traffic management, social and environment. For this purpose this Agreement sets out the rules applicable between the Contracting Parties under the conditions set out hereafter. These rules include the provisions laid down by the legislation specified in Annex I.
2. The provisions of this Agreement shall apply to the extent that they concern air transport or an associated matter mentioned in Annex I.
3. This Agreement consists of Articles, setting out the general functioning of the ECAA, hereinafter referred to as "the Main Agreement", of Annexes, of which Annex I contains the European Community legislation applicable between the Contracting Parties in the framework of the Main Agreement, and of Protocols, of which at least one for each Associated Party establishes the transitional arrangements applicable to it.

### **ARTICLE 2**

1. For the purposes of this Agreement:
  - a) the term "Agreement" means the Main Agreement, its Annexes, the acts referred to in Annex I as well as its Protocols;
  - b) the term "Associated Party" means the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Montenegro, Romania, the Republic of Serbia, or any other State or entity that shall have become a party to this Agreement pursuant to Article 32;
  - c) an "additional Associated Party" or "UNMIK" means the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo pursuant to UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999;
  - d) the term "Contracting Party" means, concerning the Community and the EC Member States, the Community and the EC Member States, or the Community, or the EC Member States. The meaning to be attributed to this expression in each case is to be deduced from the relevant provisions of this Agreement and from the respective competences of the Community and the EC Member States as they follow from the EC Treaty;
  - e) the term "ECAA Partner" means an Associated Party, Norway or Iceland;
  - f) the term "EC Treaty" means the Treaty Establishing the European Community;
  - g) the term "EEA Agreement" means the Agreement on the European Economic Area and its Protocols and Annexes signed on 2 May 1992 and to which the European Community, its Member States, Iceland, Liechtenstein and Norway are parties;

- h) the term “Association Agreement” means each of such Agreements establishing an association between the European Community, or between the European Community and its Member States, on the one hand, and the respective Associated Party, on the other hand;
  - i) the term “ECAA air carrier” means an air carrier, which is licensed as provided for by this Agreement in accordance with the provisions of the relevant acts specified in Annex I;
  - j) the term “Competent Civil Aviation Authority” means a government agency or entity that exercises a legal right to assess conformity of, to certify and control the use or sale of products or services or licences within a Contracting Party's jurisdiction and may take enforcement action to ensure that products or services marketed within its jurisdiction comply with legal requirements;
  - k) the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and the amendments and Annexes thereto;
  - l) the term “SESAR” means the technical implementation of the Single European Sky which provides a coordinated and synchronised research, development and deployment of the new generations of ATM systems;
  - m) the term “ATM Master Plan” (Air Traffic Management Master Plan) means the starting point of SESAR;
  - n) the term “EC Member State” means a Member State of the European Community.
2. The use of the terms “country”, “national”, “nationals” or “territory” shall be without prejudice to the status of each Contracting Party under international law.

#### ARTICLE 3

The applicable provisions of Acts referred to or contained either in Annex I, adapted in accordance with Annex II, or in decisions of the Joint Committee shall be binding upon the Contracting Parties and be, or be made, part of their internal legal order as follows:

- a) an act corresponding to a European Community Regulation shall be made part of the internal legal order of the Contracting Parties;
- b) an act corresponding to a European Community Directive shall leave to the authorities of the Contracting Parties the choice of form and method of implementation.

#### ARTICLE 4

The Contracting Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall abstain from any measure which could jeopardise the attainment of the objectives of this Agreement.

#### ARTICLE 5

The provisions of this Agreement shall not affect the relations between the Contracting Parties of the EEA Agreement.

### NON-DISCRIMINATION

#### ARTICLE 6

Within the scope of this Agreement, and without prejudice to any special provisions contained therein, any discrimination on grounds of nationality shall be prohibited.

### RIGHT OF ESTABLISHMENT

#### ARTICLE 7

Within the scope and conditions of this Agreement and without prejudice to the provisions of the relevant acts specified in Annex I, there shall be no restrictions on the freedom of establishment of nationals of an EC Member State or an ECAA Partner in the territory of any of them. Freedom of establishment shall include the right to take up and pursue activities as self-employed persons and to set up and manage undertakings, in particular companies or firms under the conditions laid down for its own nationals by the law of the country where such establishment is effected. This shall also apply to the setting up of agencies, branches or subsidiaries by nationals of any EC Member State or ECAA Partner established in the territory of any of them.

## ARTICLE 8

1. Within the scope of this Agreement and without prejudice to the provisions of the relevant acts specified in Annex I, companies or firms constituted or organised in accordance with the law of an EC Member State or an ECAA Partner and having their principal place of business within the ECAA shall be treated in the same way as natural persons who are nationals of EC Member States or ECAA Partners.
2. The terms “companies or firms” mean companies or firms constituted under civil or commercial law, including cooperative societies, and other legal persons governed by public or private law, except those which are non-profit-making.

## ARTICLE 9

1. The provisions of Articles 7 and 8 shall not apply to activities which, in the territory of any Contracting Party, are connected, even occasionally, with the exercise of official authority.
2. The provisions of Articles 7 and 8 and measures taken in pursuance thereof shall not prejudice the applicability of provisions laid down by law, regulation or administrative action of the Contracting Parties regarding entry, residence and employment or providing for special treatment for foreign nationals on grounds of public policy, public security or public health.

## ARTICLE 10

1. Without prejudice to more favourable provisions in existing agreements and within the scope of this Agreement, the Contracting Parties shall abolish quantitative restrictions and measures having an equivalent effect on transfers of equipment, supplies, spare parts, and other devices when they are necessary for an ECAA air carrier to continue to provide air transport services under the conditions foreseen by this Agreement.
2. The obligation referred to in paragraph 1 shall not preclude the Contracting Parties from prohibiting or imposing restrictions on such transfers justified on the grounds of public policy or public security, of the protection of health and life of humans, animals or plants, or of the protection of intellectual, industrial and commercial property. Such prohibitions or restrictions shall not, however, constitute a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on trade between the Contracting Parties.

**AVIATION SAFETY**

## ARTICLE 11

1. The Contracting Parties shall put in place the appropriate means to ensure that aircraft registered in one Contracting Party, when landing at airports in another Contracting Party, comply with international safety standards established pursuant to the Convention and shall be subject to ramp inspections by the authorised representatives of that other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.
2. A Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by another Contracting Party in areas other than those covered by the acts referred to in Annex I.
3. Nothing in this Agreement shall be construed so as to limit the authority of a Competent Civil Aviation Authority to take all appropriate and immediate measures whenever it ascertains that a product or a service may:
  - i. fail to satisfy the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, or
  - ii. give rise to serious concerns – established through an inspection referred to in paragraph 1 – that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention, or
  - iii. give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention.

4. Where a Competent Civil Aviation Authority takes action under paragraph 3, it shall promptly inform the Competent Civil Aviation Authorities of the other Contracting Parties of taking such action, providing reasons for its action.
5. Where measures taken pursuant to paragraph 3 are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, any Contracting Party may refer the matter to the Joint Committee.
6. Any amendments to national law with respect to the status of the Competent Civil Aviation Authority shall be notified by the Contracting Party concerned to the other Contracting Parties.

## **AVIATION SECURITY**

### **ARTICLE 12**

1. In order to safeguard civil aviation against acts of unlawful interference, the Contracting Parties shall ensure that the common basic standards and the compliance monitoring mechanisms on aviation security as contained in Annex I are applied to any airport located in their territories, in accordance with the relevant provisions referred to in that Annex.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
4. An Associated Party may be subjected to a European Commission inspection in accordance with the relevant European Community legislation as referred to in Annex I, and it may be required to participate in European Commission inspections in other Contracting Parties.

## **AIR TRAFFIC MANAGEMENT**

### **ARTICLE 13**

1. The Contracting parties shall cooperate in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to the ECAA in order to enhance current safety standards and overall efficiency of general air traffic standards in Europe, to optimise capacity and to minimise delays.
2. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories,
  - the Associated Parties, within the limits of their respective competences, shall at the earliest opportunity take the necessary measures to adjust their air traffic management institutional structures to the Single European Sky, in particular by designating or establishing pertinent national supervisory bodies at least functionally independent of air navigation service providers,
  - the European Community shall associate the Associated Parties with any operational initiative in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, in particular through an early involvement of the relevant Contracting Parties' efforts to establish functional airspace blocks.
3. The European Community shall see to it that the Associated Parties are fully associated with the development of an ATM Master Plan within the SESAR programme of the Commission.

## **COMPETITION**

### **ARTICLE 14**

1. Within the scope of this Agreement the provisions of Annex III shall apply. Where rules on competition and state aid are included in other agreements between two or more Contracting Parties, such as Association Agreements, these rules shall apply between those Parties.
2. Articles 15, 16 and 17 shall not apply with respect to the provisions in Annex III.

**ENFORCEMENT****ARTICLE 15**

1. Without prejudice to paragraphs 2 and 3, each Contracting Party shall ensure that the rights which devolve from this Agreement, and in particular from the acts specified in Annex I, may be invoked before national courts.
2. In cases which may affect actual or potential air services to be authorised under this Agreement, the European Community institutions shall enjoy the powers specifically granted to them under the provisions of the acts referred to or contained in Annex.
3. All questions concerning the legality of decisions taken by European Community institutions under this Agreement, in particular under the acts specified in Annex I, shall be of the exclusive competence of the Court of Justice of the European Communities, hereinafter referred to as "the Court of Justice".

**INTERPRETATION****ARTICLE 16**

1. Insofar as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex I are identical in substance to corresponding rules of the EC Treaty and to acts adopted pursuant to the EC Treaty, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice and the European Commission given before the date of signature of this Agreement. The rulings and decisions given after the date of signature of this Agreement shall be communicated to the other Contracting Parties. At the request of one of the Contracting Parties, the implications of such later rulings and decisions shall be determined by the Joint Committee in view of ensuring the proper functioning of this Agreement. Existing interpretations shall be communicated to the ECAA Partners prior to the date of signature of this Agreement. Decisions taken by the Joint Committee under this procedure shall be in conformity with the case law of the Court of Justice.
2. When a question of interpretation of this Agreement, of the provisions of the acts specified in Annex I or of acts adopted in pursuance thereof identical in substance to corresponding rules of the EC Treaty and to acts adopted pursuant to the EC Treaty, arises in a case pending before a court or tribunal of an ECAA Partner, the court or tribunal shall ask, if it considers this necessary to enable it to give a judgement and in accordance with Annex IV, the Court of Justice to decide on the question. An ECAA Partner may, by decision and in accordance with Annex IV, stipulate the extent to which, and according to what modalities, its courts and tribunals are to apply this provision. Such a decision shall be notified to the depositary and the Court of Justice. The depositary shall inform the other Contracting Parties.
3. Where, in accordance with paragraph 2, a court of a Contracting Party against whose decisions there is no judicial remedy under national law is not able to make a referral to the Court of Justice, any judgement of such court shall be transmitted by the Contracting Party concerned to the Joint Committee which shall act so as to preserve the homogeneous interpretation of this Agreement. If the Joint Committee, within two months after a difference between the case law of the Court of Justice and a judgement of a court of such a Contracting Party has been brought before it, has not succeeded in preserving the homogeneous interpretation of this Agreement, the procedures laid down in Article 20 may be applied.

**NEW LEGISLATION****ARTICLE 17**

1. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Contracting Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Article and of Article 18(4) to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex I. The Associated Parties shall not adopt any such legislation unless it is in accordance with this Agreement.
2. As soon as a Contracting Party has adopted new legislation or an amendment to its legislation it shall inform the other Contracting Parties via the Joint Committee not later than one month after

its adoption. Upon the request of any Contracting Party, the Joint Committee shall within two months thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

3. The Joint Committee shall:
  - a) either adopt a decision revising Annex I so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question; or
  - b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question is to be regarded as in accordance with this Agreement; or
  - c) decide on any other measures to safeguard the proper functioning of this Agreement.
4. As regards the legislation which has been adopted between the signing of this Agreement and its entry into force and of which the other Contracting Parties have been informed, the date of referral shall be taken as the date on which the information was received. The date on which the Joint Committee reaches a decision may not be earlier than sixty days after the entry into force of this Agreement.

### **JOINT COMMITTEE**

#### **ARTICLE 18**

1. A Joint Committee is hereby established which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation, without prejudice to Article 15(2) and (3) and Articles 21 and 22. For this purpose it shall make recommendations and take decisions in the cases provided for in this Agreement. The decisions of the Joint Committee shall be put into effect by the Contracting Parties in accordance with their own rules.
2. The Joint Committee shall consist of representatives of the Contracting Parties.
3. The Joint Committee shall act by unanimity. However, the Joint Committee may decide to lay down a majority voting procedure for certain specific issues.
4. For the purpose of the proper enforcement of this Agreement, the Contracting Parties shall exchange information, inter alia, on new legislation or decisions that are relevant for this Agreement, and, at the request of any Party, shall hold consultations within the Joint Committee, including on social issues.
5. The Joint Committee shall adopt its rules of procedure.
6. An ECAA Partner or the European Community and its Member States shall preside in turn over the Joint Committee in accordance with the arrangements to be laid down in its rules of procedure.
7. The chairman of the Joint Committee shall convene its meetings at least once a year in order to review the general functioning of this Agreement and, whenever special circumstances so require, at the request of a Contracting Party. The Joint Committee shall keep under constant review the development of the case law of the Court of Justice. To this end the European Community shall transmit to the ECAA Partners all judgements of the Court of Justice relevant for the functioning of this Agreement. The Joint Committee shall act within three months so as to preserve the homogeneous interpretation of this Agreement.
8. The Joint Committee may decide to set up any working party that can assist it in carrying out its duties.

#### **ARTICLE 19**

1. A decision of the Joint Committee shall be binding upon the Contracting Parties. Whenever a decision taken by the Joint Committee contains a requirement for action to be taken by a Contracting Party, the said Party shall take the necessary measures and inform the Joint Committee thereof.
2. The decisions of the Joint Committee shall be published in the Official Journals of the European Union and of the ECAA Partners. Each decision shall state the date of its implementation by the Contracting Parties and any other information likely to concern economic operators.

**DISPUTE SETTLEMENT****ARTICLE 20**

1. The Community, acting together with the EC Member States, or an ECAA Partner may bring a matter under dispute which concerns the application or interpretation of this Agreement before the Joint Committee, except where specific procedures are set out in this Agreement.
2. When a dispute has been brought before the Joint Committee under paragraph 1, immediate consultations shall be held between the parties to the dispute. In cases where the European Community is not a party to the dispute, a Community representative may be invited to the consultations by one of the parties to the dispute. The parties to the dispute may draw up a proposal for a solution which shall immediately be submitted to the Joint Committee. Decisions taken by the Joint Committee under this procedure shall respect the case law of the Court of Justice.
3. If the Joint Committee after four months from the date when the matter was brought before it has not succeeded to take a decision resolving the dispute, the parties to the dispute may refer it to the Court of Justice whose decision shall be final and binding. The modalities according to which such referrals may be made to the Court of Justice are set out in Annex IV.
4. If the Joint Committee does not within four months take a decision on an issue which has been referred to it, the Contracting Parties may take appropriate safeguard measures in accordance with Articles 21 and 22 for a period not exceeding six months. After this period each Contracting Party may denounce this Agreement with immediate effect. A Contracting Party shall not take safeguard measures on a matter which has been referred to the Court of Justice in accordance with this Agreement, except in cases defined in Article 11(3) or in compliance with mechanisms provided for in individual acts specified in Annex I.

**SAFEGUARD MEASURES****ARTICLE 21**

Without prejudice to Article 11(3) and the safety and security assessments mentioned in the Protocols to this Agreement, safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation. Priority shall be given to such measures as will least disturb the functioning of this Agreement.

**ARTICLE 22**

1. A Contracting Party which is considering taking safeguard measures shall notify the other Contracting Parties of its intention through the Joint Committee and shall provide all relevant information.
2. The Contracting Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.
3. Without prejudice to Article 11(3), the Contracting Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 1, unless the consultation procedure under paragraph 2 has been concluded before the expiration of the said time limit.
4. The Contracting Party concerned shall without delay notify the Joint Committee of the measures taken and shall provide all relevant information.

**DISCLOSURE OF INFORMATION****ARTICLE 23**

The representatives, delegates and experts of the Contracting Parties, as well as officials and other servants acting under this Agreement, shall be required, even after their duties have ceased, not to disclose information covered by the obligation of professional confidentiality, in particular information about undertakings, their business relations or their cost components.

**THIRD COUNTRIES AND INTERNATIONAL ORGANISATIONS****ARTICLE 24**

1. The Contracting Parties shall consult with each other in the framework of the Joint Committee at the request of any Contracting Party, in accordance with the procedures laid out in Articles 25 and 26,
  - a) on air transport questions dealt with in international organisations; and
  - b) on various aspects of possible developments in relations between Contracting Parties and third countries in air transport, and on the functioning of the significant elements of bilateral or multilateral agreements concluded in this field.
2. The consultations provided for in paragraph 1 shall be held within one month of the request and in urgent cases as soon as possible.

**ARTICLE 25**

1. The main aims of the consultations provided for in Article 24(1)(a) shall be:
  - a) to determine jointly whether the questions raise problems of common interest; and
  - b) depending upon the nature of such problems:
    - to consider jointly whether the Contracting Parties' action within the international organisations concerned should be coordinated, or
    - to consider jointly any other approach which might be appropriate.
2. The Contracting Parties shall as soon as possible exchange any information of relevance to the aims provided for in paragraph 1.

**ARTICLE 26**

The main aims of the consultations provided for in Article 24(1)(b) shall be to examine the relevant issues and to consider any approach which might be appropriate.

**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS****ARTICLE 27**

1. Protocols I to VIII establish the transitional arrangements and corresponding periods applying between the European Community and the EC Member States, on the one hand, and the Associated Party concerned, on the other hand. In the relationship between Norway or Iceland and an Associated Party the same conditions shall apply as between the European Community and the EC Member States, on the one hand, and the Associated Party concerned, on the other hand.
2. During the transitional periods referred to in paragraph 1 the relevant elements of the air transport regime between two Associated Parties shall be determined on the basis of the more restrictive of the two Protocols referring to the Associated Parties in question.
3. The gradual transition of each Associated Party to the full application of the ECAA shall be subject to assessments. The assessments shall be carried out by the European Community in cooperation with the Associated Party concerned. When an Associated Party is satisfied that the conditions for completing a transitional period as set out in the relevant Protocol have been fulfilled, it shall inform the European Community that an assessment should be carried out.
4. If the European Community determines that the conditions are fulfilled it shall inform the Joint Committee and decide thereafter that the Associated Party concerned qualifies for passing to the next transitional period or for full inclusion in the European Common Aviation Area as the case may be.
5. If the European Community determines that the conditions are not fulfilled it shall so report to the Joint Committee. The Community shall recommend to the Associated Party concerned specific improvements and determine an implementing period within which these improvements can reasonably be implemented. Before the end of the implementing period a second and, if necessary, further assessments shall be made whether the recommended improvements have effectively and satisfactorily been implemented.

**RELATIONSHIP WITH BILATERAL AIR TRANSPORT AGREEMENTS  
AND ARRANGEMENTS**

**ARTICLE 28**

1. The provisions of this Agreement shall prevail over the relevant provisions of bilateral air transport agreements and/or arrangements in force between the Associated Parties on the one hand and the European Community, an EC Member State, Norway or Iceland on the other hand, as well as between Associated Parties.
2. Notwithstanding paragraph 1, during the transitional periods referred to in Article 27, the provisions concerning ownership, traffic rights, capacity, frequencies, type or change of aircraft, code-sharing and pricing of a bilateral agreement or arrangement in force between an Associated Party and the European Community, an EC Member State, Norway or Iceland or between two Associated Parties shall apply between the Parties thereto if such bilateral agreement and/or arrangement is more flexible, in terms of freedom for the air carriers concerned, than the provisions of the applicable Protocol with respect to the Associated Party concerned.
3. A dispute between an Associated Party and another Contracting Party as to whether the provisions of the Protocol with respect to the Associated Party concerned or the bilateral agreements and/or arrangements are, in view of the full application of the ECAA, more flexible shall be settled in the framework of the dispute settlement mechanism provided for in Article 20. Disputes on how to determine the relationship between conflicting Protocols shall be settled in the same way.

**ENTRY INTO FORCE, REVIEW, TERMINATION AND OTHER PROVISIONS**

**ARTICLE 29**

*Entry into force*

1. This Agreement shall be subject to ratification or approval by the signatories in accordance with their own procedures. Instruments of ratification or approval shall be deposited with the General Secretariat of the Council of the European Union (depository), which shall notify all other signatories as well as the International Civil Aviation Organisation thereof.
2. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of deposit of the instruments of ratification or approval by the European Community and the EC Member States and at least one Associated Party. For each signatory which ratifies or approves this agreement after such date, it shall enter into force on the first day of the second month following the deposit by such signatory of its instrument of ratification or approval.
3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2, the European Community and its Member States and at least one Associated Party, may decide to apply provisionally this Agreement among themselves from the date of signature, in accordance with the application of domestic law, by notifying the depository which shall notify the other Contracting Parties thereof.

**ARTICLE 30**

*Review*

This Agreement shall be reviewed at the request of any Contracting Party and at any event five years after its entry into force.

**ARTICLE 31**

*Termination*

1. Each Contracting Party may denounce this Agreement by notifying the depository, which shall notify this termination to the other Contracting Parties as well as the International Civil Aviation Organisation. If this Agreement is denounced by the European Community and the EC Member States it shall cease to be in force one year after the date of notification. If this Agreement is denounced by any other Contracting Party it shall cease to be in force only with respect to such Contracting Party one year after the date of notification. However, air services operated at the date of expiry of this Agreement may continue until the end of the International Air Transport Association (IATA) scheduling season into which that date of expiry falls.

2. Upon accession to the European Union of an Associated Party, that Party shall automatically cease to be an Associated Party under this Agreement and shall instead become an EC Member State.
3. This Agreement shall cease to be in force or be suspended with respect to an Associated Party if the corresponding Association Agreement ceases to be in force or is suspended.

ARTICLE 32

*Enlargement of the ECAA*

The European Community may ask any State or entity which is prepared to make its laws on air transport and associated matters compatible with those of the Community, and with which the Community has established or is establishing a framework of close economic cooperation, such as an Association Agreement, to participate in the ECAA. To this end, the Contracting Parties shall amend this Agreement accordingly.

ARTICLE 33

*Gibraltar airport*

1. The application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.
2. The application of this Agreement to Gibraltar airport shall be suspended until the arrangements in the Joint Declaration made by the Foreign Ministers of the Kingdom of Spain and the United Kingdom on 2 December 1987 enter into operation.

ARTICLE 34

*Languages*

This Agreement is drawn up in a single original in the official languages of the institutions of the European Union and of the Contracting Parties other than the European Community and its Member States, each of these texts being equally authentic.

In WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto, have signed this Agreement:

**ANNEX I**  
**RULES APPLICABLE TO CIVIL AVIATION**

The “Applicable provisions” of the following European Community acts shall be applicable in accordance with the Main Agreement and Annex II on horizontal adaptations unless otherwise specified in this Annex or in Protocols I to VIII thereafter. Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out hereafter:

**A) Market access and ancillary issues**

**No 2407/92**

Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers

Applicable provisions: Articles 1 to 18 and the Annex except for the reference in Article 13(3) to Article 226 (ex 169) of the EC Treaty

**No 2408/92**

Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes

as amended or adapted by

- Article 29 of the Act concerning the conditions of accession of the Republic of Austria, the Republic of Finland and the Kingdom of Sweden;
- the decision of the EEA Joint Committee No 7/94 of 21 March 1994 amending Protocol 47 and certain Annexes to the EEA Agreement;
- Article 20 of the Act concerning the conditions of accession of the Czech Republic, the Republic of Estonia, the Republic of Cyprus, the Republic of Latvia, the Republic of Lithuania, the Republic of Hungary, the Republic of Malta, the Republic of Poland, the Republic of Slovenia and the Slovak Republic and the adjustments to the Treaties on which the European Union is founded, hereinafter referred to as “the 2003 Act of Accession”.

Applicable provisions: Articles 1 to 15 and Annexes I, II and III

**No 2409/92**

Council Regulation (EEC) No 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services

Applicable provisions: Articles 1 to 10

**No 95/93**

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports

as amended by

- Regulation (EC) No 894/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 May 2002 amending Council Regulation (EEC) No 95/93
- Regulation (EC) No 1554/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Council Regulation (EEC) No 95/93
- Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93

Applicable provisions: Articles 1 to 12, and 14a(2)

As regards the application of Article 12(2), the term “the Commission” shall read “the Joint Committee”.

**No 96/67**

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 25 and Annex

As regards the application of Article 10, the term “Member States” shall read “EC Member States”.

As regards the application of Article 20(2), the term “the Commission” shall read “the Joint Committee”.

**No 785/2004**

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators

Applicable provisions: Articles 1 to 8, and 10(2)

**B) Air Traffic Management**

**No 549/2004**

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, and 9 to 14

**No 550/2004**

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 19, Annexes I and II

**No 551/2004**

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 11

**No 552/2004**

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to V

**No 2096/2005**

Commission Regulation (EC) No 2096/2005 of 20 December 2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to V

**No 2150/2005**

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annex

**C) Aviation Safety**

**No 3922/91**

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 amending to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91
- Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91
- Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

- Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 10, 12 to 13 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Annexes I to III

As regards the application of Article 12, “Member States” shall read “EC Member States”.

**No 94/56**

Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigations of civil aviation accidents and incidents

Applicable provisions: Articles 1 to 12

As regards the applications of Articles 9 and 12, the term “the Commission” shall read “all other ECAA Contracting Parties”.

**No 1592/2002**

Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency as amended by:

- Regulation (EC) No 1643/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Regulation (EC) No 1592/2002
- Commission Regulation (EC) No 1701/2003 of 24 September 2003 adapting Article 6 of Regulation (EC) No 1592/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 57, Annexes I and II

**No 2003/42**

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

**No 1702/2003**

Commission Regulation (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 381/2005 of 7 March 2005 amending Regulation (EC) No 1702/2003

Applicable provisions: Articles 1 to 4, Annex. The transitional periods referred to in this Regulation shall be determined by the Joint Committee.

**No 2042/2003**

Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV

**No 104/2004**

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 7 and Annex

**No 488/2005**

Commission Regulation (EC) No 488/2005 of 21 March 2005 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

**No 2111/2005**

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 13, Annex

**D. Aviation Security**

**No 2320/2002**

Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security

as amended by:

- Regulation (EC) No 849/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 12 and Annex

**No 622/2003**

Commission Regulation (EC) No 622/2003 of 4 April 2003 laying down measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 68/2004 of 15 January 2004 amending Regulation (EC) No 622/2003
- Commission Regulation (EC) No 781/2005 of 24 May 2005 amending Regulation (EC) No 622/2003
- Commission Regulation (EC) No 857/2005 of 6 June 2005 amending Regulation (EC) No 622/2003

Applicable provisions: Articles 1 to 5 and Annex

**No 1217/2003**

Commission Regulation (EC) No 1217/2003 of 4 July 2003 laying down common specifications for national civil aviation security quality control programmes

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

**No 1486/2003**

Commission Regulation (EC) No 1486/2003 of 22 August 2003 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of civil aviation security

Applicable provisions: Articles 1 to 16

**No 1138/2004**

Commission Regulation (EC) No 1138/2004 of 21 June 2004 establishing a common definition of critical parts of security restricted areas at airports

Applicable provisions: Articles 1 to 8

**E. Environment**

**No 89/629**

Council Directive 89/629/EEC of 4 December 1989 on the limitation of noise emission from civil subsonic jet aeroplanes.

Applicable provisions: Articles 1 to 8

**No 92/14**

Council Directive 92/14/EEC of 2 March 1992 on the limitation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 2, Volume 1 of Annex 16 of the Convention of International Civil Aviation, second edition (1988)

as amended by:

- Council Directive 98/20/EC of 30 March 1998 amending Directive 92/14/EEC
- Commission Directive 1999/28/EC of 21 April 1999 amending the Annex to Council Directive 92/14/EEC
- Commission Regulation (EC) No 991/2001 of 21 May 2001 amending the Annex to Council Directive 92/14/EEC

Applicable provisions: Articles 1 to 11 and Annex

**No 2002/30**

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports

As amended or adapted by the 2003 Act of Accession

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I and II

**No 2002/49**

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I to VI

**F. Social Aspects**

**No 1989/391**

Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work

Applicable provisions: Articles 1 to 16, and 18-19

**No 2003/88**

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions: Articles 1 to 19, 21 to 24 and 26 to 29

**No 2000/79**

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Applicable provisions: Articles 1 to 5

**G. Consumer protection**

**No 90/314**

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Applicable provisions: Articles 1 to 10

**No 92/59**

Council Directive 92/59/EEC of 29 June 1992 on general product safety

Applicable provisions: Articles 1 to 19

**No 93/13**

Council Directive 93/13/EEC of 5 April 1993 on unfair terms in consumer contracts

Applicable provisions: Articles 1 to 10 and Annex

As regards the application of Article 10, the term “the Commission” shall read “all other ECAA Contracting Parties”.

**No 95/46**

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Applicable provisions: Articles 1 to 34

**No 2027/97**

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents

as amended by:

- Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97

Applicable provisions: Articles 1 to 8

**No 261/2004**

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Applicable provisions: Articles 1 to 17

**H. Other legislation****No 2299/1989**

Council Regulation (EEC) No 2299/1989 of 24 July 1989 on a code of conduct for computer reservation systems

as amended by:

- Council Regulation (EEC) No 3089/93 of 29 October 1993 amending Regulation (EEC) No 2299/89
- Council Regulation (EC) No 323/1999 of 8 February 1999 amending Regulation (EEC) No 2299/89

Applicable provisions: Articles 1 to 22 and Annex

**No 91/670**

Council Directive No 91/670/EEC of 16 December 1991 on mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation

Applicable provisions: Articles 1 to 8 and Annex

**No 3925/91**

Council Regulation (EEC) No 3925/91 of 19 December 1991 concerning the elimination of controls and formalities applicable to the cabin and hold baggage of persons taking an intra-Community flight and the baggage of persons making an intra-Community sea crossing

Applicable provisions: Articles 1 to 5

**No 437/2003**

Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council of 27 February 2003 on statistical returns in respect of the carriage of passengers, freight and mail by air

as amended by:

- Commission Regulation (EC) No 1358/2003 of 31 July 2003 implementing and amending Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

**No 1358/2003**

Commission Regulation (EC) No 1358/2003 of 31 July 2003 implementing Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council on statistical returns in respect of the carriage of passengers, freight and mail by air and amending Annexes I and II thereto

Applicable provisions: Articles 1 to 4, Annexes I to III

**No 2003/96**

Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity

Applicable provisions: Article 14(1)(b) and (2)

ANNEX II  
**Horizontal adaptations and certain procedural rules**

The provisions of the acts specified in Annex I shall be applicable in accordance with the Agreement and points 1 to 4 of this Annex, unless otherwise provided in Annex I. The specific adaptations necessary for individual acts are set out in Annex I.

This Agreement shall be applicable in accordance with the procedural rules set out in points 5 and 6 of this Annex.

**1. INTRODUCTORY PARTS OF THE ACTS**

The preambles of the acts specified are not adapted for the purposes of this Agreement. They are relevant to the extent necessary for the proper interpretation and application, within the framework of this Agreement, of the provisions contained in such acts.

**2. SPECIFIC TERMINOLOGY OF THE ACTS**

The following terms used by the acts specified in Annex I shall read as follows:

- a) the term “Community” shall read “European Common Aviation Area”;
- b) the terms “Community law”, “Community legislation”, “Community instruments” and “EC Treaty” shall read “ECAA Agreement”;
- c) the term “Community airport” shall read “airport located in the European Common Aviation Area”;
- d) the term “Official Journal of the European Communities” or “Official Journal of the European Union” shall read “Official Journals of the Contracting Parties”;
- e) the term “Community air carrier” shall read “ECAA air carrier”.

**3. REFERENCES TO MEMBER STATES**

Without prejudice to point 4 of this Annex, whenever acts specified in Annex I contain references to “Member State(s)”, the references shall be understood to include, apart from the EC Member States, also the ECAA Partners.

**4. PROVISIONS ON EUROPEAN COMMUNITY COMMITTEES AND CONSULTATION OF THE ASSOCIATED PARTIES**

Experts of the Associated Parties shall be consulted by the European Commission and given the opportunity to submit their advice each time the acts specified in Annex I provide for the consultation by the European Commission of European Community Committees and for the opportunity to submit their advice or opinion.

Each consultation shall consist of one meeting chaired by the European Commission and shall take place within the Joint Committee at the invitation of the European Commission prior to the consultation of the relevant European Community Committee. The European Commission shall provide each Associated Party at least two weeks in advance of the meeting, unless specific circumstance require a shorter notice, with all necessary information.

The Associated Parties shall be invited to submit their views to the European Commission. The European Commission shall take due account of the advice delivered by the Associated Parties.

The above provisions shall not apply on the application of competition rules set out in this Agreement which shall be governed by the specific consultation procedures set out in Annex III.

**5. COOPERATION AND EXCHANGE OF INFORMATION**

To facilitate the exercise of the relevant powers of the competent authorities of the Contracting Parties, such authorities shall upon request mutually exchange all information necessary for the proper functioning of this Agreement.

**6. REFERENCE TO LANGUAGES**

The Contracting Parties shall be entitled to use, in the procedures established in the ambit of this Agreement and without prejudice to Annex IV, any official language of the institutions of the

European Union or of another Contracting Party. The Contracting Parties are aware, however, that the utilisation of English facilitates those procedures. If a language which is not an official language of the institutions of European Union is used in an official document, a translation into an official language of the institutions of the European Union shall be simultaneously submitted, taking into account the provision of the preceding sentence. If a Contracting Party intends to use, in an oral procedure, a language that is not an official language of the institutions of the European Union, that Contracting Party shall ensure simultaneous interpretation into English.

ANNEX III  
**Rules on competition and state aid  
referred to in Article 14 of the Main Agreement**

Article 1

*State monopolies*

An Associated Party shall progressively adjust any State monopolies of a commercial character so as to ensure that, by the end of the second period referred to in the Protocol to this Agreement which contains the transitional measures with regard to the Associated Party concerned, no discrimination regarding the conditions under which goods are procured and marketed exists between nationals of the Contracting Parties. The Joint Committee shall be informed of the measures adopted to attain this objective.

Article 2

*Approximation of state aid and competition legislation*

1. The Contracting Parties recognise the importance of the approximation of the existing legislation on State aid and competition of the Associated Parties to that of the European Community. The Associated Parties shall endeavour to ensure that their existing and future laws on state aid and competition are gradually made compatible with the European Community *acquis*.
2. This approximation shall start upon the entry into force of this Agreement, and shall gradually extend to all the elements of the European Community state aid and competition provisions referred to in this Annex by the end of the second period referred to in the Protocol to this Agreement which contains the transitional measures with regard to the Associated Party concerned. The Associated Party shall also define, in agreement with the European Commission, the modalities for the monitoring of the implementation of the approximation of legislation and law enforcement actions to be taken.

Article 3

*Competition rules and other economic provisions*

1. The following practices are incompatible with the proper functioning of this Agreement, insofar as they may affect trade between two or more Contracting Parties:
  - i. all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices between undertakings which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition;
  - ii. abuse by one or more undertakings of a dominant position in the territories of the Contracting Parties as a whole or in a substantial part thereof;
  - iii. any State aid which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or certain products.
2. Any practices contrary to this Article shall be assessed on the basis of criteria arising from the application of the competition rules applicable in the European Community, in particular from Articles 81, 82, 86 and 87 of the EC Treaty and interpretative instruments adopted by the European Community institutions.
3. Each Associated Party shall ensure that an operationally independent public body is entrusted with the powers necessary for the full application of paragraph 1 (i) and (ii), regarding private and public undertakings and undertakings to which special rights have been granted.
4. Each Associated Party shall designate or establish an operationally independent authority which is entrusted with the powers necessary for the full application of paragraph 1 (iii). This authority shall have, *inter alia*, the powers to authorise State aid schemes and individual aid grants in conformity with paragraph 2, as well as the powers to order the recovery of State aid that has been unlawfully granted.
5. Each Contracting Party shall ensure transparency in the area of State aid, *inter alia*, by providing the other Contracting Parties with a regular annual report or equivalent, following the methodology and the presentation of the European Community survey on State aid. Upon request by a

Contracting Party, another Contracting Party shall provide information on particular individual cases of public aid.

6. Each Associated Party shall establish a comprehensive inventory of aid schemes instituted before the establishment of the authority referred to in paragraph 4 and shall align such aid schemes with the criteria referred to in paragraph 2.
7.
  - a) For the purposes of applying the provisions of paragraph 1(iii), the Contracting Parties recognise that during the periods referred to in the Protocol to this Agreement which contains the transitional measures with regard to an Associated Party, any public aid granted by this Associated Party shall be assessed taking into account that the Associated Party concerned is to be regarded as an area identical to those areas of the European Community described in Article 87(3)(a) of the Treaty establishing the European Community;
  - b) By the end of the first period referred to in the Protocol to this Agreement which contains the transitional measures with regard to an Associated Party, this Party shall submit to the European Commission its GDP per capita figures harmonised at NUTS II level. The authority referred to in paragraph 4 and the European Commission shall then jointly evaluate the eligibility of the regions of the Associated Party concerned as well as the maximum aid intensities in relation thereto in order to draw up the regional aid map on the basis of the relevant European Community guidelines.
8. If one of the Contracting Parties considers that a particular practice is incompatible with the terms of paragraph 1, it may take appropriate measures after consultation within the Joint Committee or after thirty working days following referral for such consultation.
9. The Contracting Parties shall exchange information taking into account the limitations imposed by the requirements of professional and business confidentiality.

ANNEX IV  
**Referrals to the Court of Justice of the European Communities**

1. General principles relating to Article 16 of the Agreement
  1. The procedures established by the Court of Justice of the European Communities, hereinafter referred to as “the Court of Justice”, for referrals for preliminary rulings within the European Community shall apply, as far as appropriate. Further to the preliminary ruling, a court or tribunal of a Contracting Party shall apply the interpretation ruled by the Court of Justice.
  2. Contracting Parties shall have, within the ambit of this Agreement, the same rights to submit observations to the Court of Justice as the EC Member States.
2. Extent and modalities of the procedure established in Article 16(2) of the Agreement
  1. When, in accordance with the second sentence of Article 16(2), a Contracting Party adopts a decision on the extent and modalities of referrals to the Court of Justice, that decision shall specify that either:
    - a) any court or tribunal of the Contracting Party against whose decisions there is no judicial remedy under national law shall request the Court of Justice to give a preliminary ruling on a question raised in a case pending before it and concerning the validity or interpretation of an act referred to in Article 16(2) if that court or tribunal considers that a decision on the question is necessary to enable it to give a judgment, or
    - b) any court or tribunal of that Contracting Party may request the Court of Justice to give a preliminary ruling on a question raised before it and concerning the validity or interpretation of an act referred to in Article 16(2) if that court or tribunal considers that a decision on the question is necessary to enable it to give a judgment.
  2. The modalities of application of Article 16(2) shall be based on the principles enshrined in the legal provisions governing the functioning of the Court of Justice, including the relevant provisions of the EC Treaty, the Statute and the Rules of Procedure of the Court of Justice, as well as the case law of the latter. In the event that it takes a decision on the modalities of application of this provision, the Contracting Party shall also take into consideration the practical guidance released by the Court of Justice in the Information Notice on references by national courts for preliminary rulings.
3. Referrals according to Article 20(3) of the Agreement

The Court of Justice shall treat disputes submitted to it in accordance with Article 20(3) in the same manner as those submitted to it in accordance with Article 239 of the EC Treaty.
4. Referrals to the Court of Justice and languages

The Contracting Parties shall be entitled to use, in the procedures before the Court of Justice established in the ambit of the Agreement, any official language of the institutions of the European Union or of another Contracting Party. If a language which is not an official language of the institutions of the European Union is used in an official document, a translation into French shall be simultaneously submitted. If a Contracting Party intends to use, in an oral procedure, a language that is not an official language of the institutions of the European Union, the Contracting Party shall ensure simultaneous interpretation into French.

## ANNEX V

PROTOCOL I  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN  
COMMUNITY AND THE EC MEMBER STATES,  
OF ONE PART, AND THE REPUBLIC OF ALBANIA,  
OF THE OTHER PART**

## Article 1

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2(1) of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Albania, hereinafter referred to as "Albania", as verified by an assessment carried out by the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 2(2) of this Protocol have been fulfilled by Albania as verified by an assessment carried out by the European Community.

## Article 2

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period Albania shall
  - i. be a full member of the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Regulation (EC) No 261/2004 (on denied boarding), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. separate the air traffic service provider and the national regulatory body, establish a national supervisory body for air traffic services, start the reorganisation of its airspace into a functional block or blocks, and apply flexible use of airspace;
  - v. ratify the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - vi. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period Albania shall apply this Agreement including all legislation set out in Annex I.

## Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by Albania shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in Albania and any point in an EC Member State;
    - ii. Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by Albania or its nationals and air carriers licensed by Albania shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
  - b) During the second transitional period:

- i. Community air carriers and air carriers licensed by Albania shall be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1)(a)(i);
  - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Albania and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by Albania shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in Albania.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of Albania and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by Albania or its nationals from the end of the first transitional period.

#### Article 4

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period Albania shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of Albania in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Albania to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 5

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of Albania.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Albania to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL II  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND  
BOSNIA AND HERZEGOVINA, OF THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2(1) of this Protocol have been fulfilled by Bosnia and Herzegovina as verified by an assessment carried out by the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 2(2) of this Protocol have been fulfilled by Bosnia and Herzegovina as verified by an assessment carried out by the European Community.

Article 2

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period Bosnia and Herzegovina shall
  - i. be a full member of the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Directive 96/67/EC (on ground handling), Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Regulation (EC) No 261/2004 (on denied boarding), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. ratify the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - v. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III of this Agreement, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period Bosnia and Herzegovina shall
  - i. separate the air traffic service provider and the national regulatory body, establish a national supervisory body for air traffic services, start the reorganisation of its airspace into a functional block or blocks, and apply flexible use of airspace;
  - ii. apply this Agreement including all legislation set out in Annex I.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by Bosnia and Herzegovina shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in Bosnia and Herzegovina and any point in an EC Member State;
    - ii. Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by Bosnia and Herzegovina or its nationals and air carriers licensed by Bosnia and Herzegovina shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
  - b) During the second transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by Bosnia and Herzegovina shall be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1)(a)(i);

- ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Bosnia and Herzegovina and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by Bosnia and Herzegovina shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in Bosnia and Herzegovina.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of Bosnia and Herzegovina and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by Bosnia and Herzegovina or its nationals from the end of the first transitional period.

#### Article 4

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period Bosnia and Herzegovina shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of Bosnia and Herzegovina in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Bosnia and Herzegovina to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 5

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of Bosnia and Herzegovina.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Bosnia and Herzegovina to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL III  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND  
THE REPUBLIC OF BULGARIA, OF THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional period*

1. The transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2 of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Bulgaria, hereinafter referred to as “Bulgaria”, as verified by an assessment carried out by the European Community, and not later than Bulgaria's accession to the European Union.
2. References to the “second transitional period” in this Agreement or in its Annexes shall mean in the case of Bulgaria the transitional period referred to in paragraph 1.

Article 2

*Conditions relating to transition*

By the end of the transitional period Bulgaria shall apply this Agreement including all legislation set out in Annex I as provided for in Article 3 of the Main Agreement.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement, during the transitional period:
  - i. Community air carriers and air carriers licensed by Bulgaria shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in Bulgaria and any point in an EC Member State;
  - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Bulgaria and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by Bulgaria shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in Bulgaria.
2. For the purpose of this Article, “Community air carrier” shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the transitional period, without prejudice to the obligation of Bulgaria and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by Bulgaria or its nationals from the beginning of the transitional period.

Article 4

*Aviation safety*

1. At the end of the transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of Bulgaria in the European Aviation Safety Agency.
2. Until the end of the transitional period, if safety deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Bulgaria to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

Article 5

*Aviation security*

Until the end of the transitional period, if security deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Bulgaria to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL IV  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND  
THE REPUBLIC OF CROATIA, OF THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2(1) of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Croatia, hereinafter referred to as "Croatia", as verified by an assessment carried out by the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 2(2) of this Protocol have been fulfilled by Croatia as verified by an assessment carried out by the European Community.

Article 2

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period Croatia shall
  - i. be a full member of the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all the aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on the elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Directive 96/67/EC (on ground handling), Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Regulation (EC) No 261/2004 (on denied boarding), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. separate the air traffic service provider and the national regulatory body, establish a national supervisory body for air traffic services, start the reorganisation of its airspace into a functional block or blocks, and apply flexible use of airspace;
  - v. ratify the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - vi. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III of this Agreement, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period Croatia shall apply this Agreement including all the legislation set out in Annex I.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first and the second transitional periods Community air carriers and air carriers licensed by Croatia shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in Croatia and any point in an EC Member State.
  - b) During the second transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by Croatia shall be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1) (a);
    - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Croatia and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;

- iii. air carriers licensed by Croatia shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in Croatia.
- c) Until the end of the second transitional period Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by Croatia or its nationals and air carriers licensed by Croatia shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of Croatia and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by Croatia or its nationals from the end of the first transitional period.

#### Article 4

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period Croatia shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of Croatia in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Croatia to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 5

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of Croatia.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Croatia to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL V  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND THE FORMER  
YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA, ON THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2(1) of this Protocol have been fulfilled by the former Yugoslav Republic of Macedonia as verified by an assessment carried out by the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 2(2) of this Protocol have been fulfilled by the former Yugoslav Republic of Macedonia as verified by an assessment carried out by the European Community.

Article 2

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period the former Yugoslav Republic of Macedonia shall
  - i. be a full member of the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all the aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all the aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Directive 96/67/EC (on ground handling), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. separate the air traffic service provider and the national regulatory body, establish a national supervisory body for air traffic services, start the reorganisation of its airspace into a functional block or blocks, and apply flexible use of airspace;
  - v. ratify the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - vi. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III of this Agreement, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period the former Yugoslav Republic of Macedonia shall apply this Agreement including all the legislation set out in Annex I.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in the former Yugoslav Republic of Macedonia and any point in an EC Member State;
    - ii. Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by the former Yugoslav Republic of Macedonia or its nationals and air carriers licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
  - b) During the second transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia shall be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1)(a)(i);
    - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in the former Yugoslav Republic of Macedonia and other Associated Parties and

- shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
- iii. air carriers licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in the former Yugoslav Republic of Macedonia.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
  3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of the former Yugoslav Republic of Macedonia and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by the former Yugoslav Republic of Macedonia or its nationals from the end of the first transitional period.

#### Article 4

##### *Application of certain legislation by the former Yugoslav Republic of Macedonia*

Notwithstanding Article 2 of this Protocol, upon entry into force of this Agreement the former Yugoslav Republic of Macedonia shall

- i. apply in practice the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
- ii. enforce that air carriers licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia comply in practice with Regulation (EC) No 261/2004;
- iii. terminate or bring in line with Community law the contract between the Government of the former Yugoslav Republic of Macedonia and Macedonian Airlines (MAT).

#### Article 5

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period the former Yugoslav Republic of Macedonia shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of the former Yugoslav Republic of Macedonia in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 6

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of the former Yugoslav Republic of Macedonia.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by the former Yugoslav Republic of Macedonia to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL VI  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND  
THE REPUBLIC OF SERBIA, OF THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2(1) of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Serbia as verified by an assessment carried out by the relevant authority of the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 2(2) of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Serbia as verified by an assessment carried out by the relevant authority of the European Community.

Article 2

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period the Republic of Serbia shall
  - i. be a full member of the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all the aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all the aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Directive 96/67/EC (on ground handling), Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Regulation (EC) No 261/2004 (on denied boarding), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. separate the air traffic service provider and the regulatory body for the Republic of Serbia, establish a supervisory body for the Republic of Serbia for air traffic services, start the reorganisation of the airspace of the Republic of Serbia into a functional block or blocks, and apply flexible use of airspace;
  - v. ratify the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - vi. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III of this Agreement, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period the Republic of Serbia shall apply this Agreement including all legislation set out in Annex I.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by the Republic of Serbia shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in the Republic of Serbia and any point in an EC Member State;
    - ii. Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by the Republic of Serbia or its nationals and air carriers licensed by the Republic of Serbia shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
  - b) During the second transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by the Republic of Serbia shall be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1) (a) (i);

- ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in the Republic of Serbia and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by the Republic of Serbia shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in the Republic of Serbia.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of the Republic of Serbia and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by the Republic of Serbia or its nationals from the end of the first transitional period.

#### Article 4

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period the Republic of Serbia shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of the Republic of Serbia in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Serbia to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 5

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of the Republic of Serbia.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by the Republic of Serbia to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL VII  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND THE REPUBLIC  
OF MONTENEGRO, OF THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2(1) of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Montenegro as verified by an assessment carried out by the relevant authority of the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 2(2) of this Protocol have been fulfilled by the Republic of Montenegro as verified by an assessment carried out by the relevant authority of the European Community.

Article 2

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period the Republic of Montenegro shall
  - i. be a full member of the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all the aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all the aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Directive 96/67/EC (on ground handling), Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Regulation (EC) No 261/2004 (on denied boarding), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. separate the air traffic service provider and the regulatory body for the Republic of Montenegro, establish a supervisory body for the Republic of Montenegro for air traffic services, start the reorganisation of the airspace of the Republic of Montenegro into a functional block or blocks, and apply flexible use of airspace;
  - v. ratify the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - vi. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III of this Agreement, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period the Republic of Montenegro shall apply this Agreement including all legislation set out in Annex I.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by the Republic of Montenegro shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in the Republic of Montenegro and any point in an EC Member State;
    - ii. Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by the Republic of Montenegro or its nationals and air carriers licensed by the Republic of Montenegro shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
  - b) During the second transitional period:

- i. Community air carriers and air carriers licensed by the Republic of Montenegro be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1) (a) (i);
  - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in the Republic of Montenegro and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by the Republic of Montenegro shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in the Republic of Montenegro.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of the Republic of Montenegro and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by the Republic of Montenegro or its nationals from the end of the first transitional period.

#### Article 4

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period the Republic of Montenegro shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of the Republic of Montenegro in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by the Republic of Montenegro to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 5

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of the Republic of Montenegro.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by the Republic of Montenegro to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL VIII  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF ONE PART, AND ROMANIA,  
OF THE OTHER PART**

Article 1

*Transitional period*

1. The transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 2 of this Protocol have been fulfilled by Romania as verified by an assessment carried out by the European Community.
2. References to the "second transitional period" in this Agreement or in its Annexes shall mean in the case of Romania the transitional period referred to in paragraph 1.

Article 2

*Conditions relating to transition*

By the end of the transitional period Romania shall apply this Agreement including all legislation set out in Annex I.

Article 3

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement, during the transitional period:
  - i. Community air carriers and air carriers licensed by Romania shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in Romania and any point in an EC Member State;
  - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Romania and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by Romania shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in Romania.
2. For the purpose of this Article, "Community air carrier" shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the transitional period, without prejudice to the obligation of Romania and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by Romania or its nationals from the beginning of the transitional period.

Article 4

*Aviation safety*

1. At the end of the transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of Romania in the European Aviation Safety Agency.
2. Until the end of the transitional period, if safety deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Romania to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

Article 5

*Aviation security*

Until the end of the transitional period, if security deficiencies are identified the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by Romania to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

PROTOCOL IX  
**TRANSITIONAL ARRANGEMENTS BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY  
AND THE EC MEMBER STATES, OF THE ONE PART, THE UNITED NATIONS  
INTERIM ADMINISTRATION IN KOSOVO, OF THE OTHER PART**

Article 1

*UNMIK's competences*

The provisions of this Protocol are without prejudice to the competences of the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo, hereinafter referred to as "UNMIK", as derived from UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999.

Article 2

*Transitional periods*

1. The first transitional period shall extend from the entry into force of this Agreement until all conditions set out in Article 3(1) of this Protocol have been fulfilled by UNMIK as verified by an assessment carried out by the European Community.
2. The second transitional period shall extend from the end of the first transitional period until all conditions set out in Article 3(2) of this Protocol have been fulfilled by UNMIK as verified by an assessment carried out by the European Community.

Article 3

*Conditions relating to transition*

1. By the end of the first transitional period UNMIK shall
  - i. implement, without prejudice to its special status under international law, the Joint Aviation Requirements (JARs) adopted by the Joint Aviation Authorities and shall endeavour to implement all aviation safety legislation as provided in Annex I;
  - ii. apply ECAC Document 30 and shall endeavour to implement all aviation security legislation as provided in Annex I;
  - iii. apply Regulation (EEC) No 3925/91 (on elimination of controls applicable to cabin and hold baggage), Regulation (EEC) No 2409/92 (on fares and rates for air services), Directive 94/56/EC (on accident investigation), Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents), Directive 2003/42/EC (on occurrence reporting), Regulation (EC) No 261/2004 (on denied boarding), Directive 2000/79/EC (on working time in civil aviation) and Directive 2003/88/EC (on working time) as provided in Annex I;
  - iv. separate the air traffic service provider and the regulatory body, establish or designate a supervisory body for air traffic services;
  - v. apply in practice the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention);
  - vi. have made sufficient progress in implementing the rules on state aid and competition included in an agreement referred to in Article 14(1) of the Main Agreement or in Annex III, whichever is applicable.
2. By the end of the second transitional period UNMIK shall apply this Agreement including all the legislation set out in Annex I.

Article 4

*Transitional arrangements*

1. Notwithstanding Article 1(1) of the Main Agreement,
  - a) During the first transitional period:
    - i. Community air carriers and air carriers licensed by UNMIK shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in Kosovo and any point in an EC Member State;
    - ii. Community air carriers shall not be majority owned or effectively controlled by UNMIK or residents of Kosovo and air carriers licensed by UNMIK shall not be majority owned or effectively controlled by EC Member States or their nationals.
  - b) During the second transitional period:

- i. Community air carriers and air carriers licensed by UNMIK shall be permitted to exercise the traffic rights provided for in paragraph (1) (a) (i);
  - ii. Community air carriers shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Kosovo and other Associated Parties and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in an EC Member State;
  - iii. air carriers licensed by UNMIK shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in different EC Member States and shall be permitted to change, at any point, from one aircraft to one other aircraft provided that the flight is a part of a service that serves a point in Kosovo.
2. For the purpose of this Article, “Community air carrier” shall mean an air carrier licensed by an EC Member State, Norway or Iceland.
3. Articles 7 and 8 of the Main Agreement shall not apply until the end of the second transitional period, without prejudice to the obligation of UNMIK and of the Community to grant operating licences in accordance with the acts specified in Annex I, respectively, to carriers which are majority owned or effectively controlled by the EC Member States or their nationals and to carriers which are majority owned or effectively controlled by UNMIK or residents of Kosovo from the end of the first transitional period.

#### Article 5

##### *International conventions and agreements*

Where the legislation set out in Annex I provides for the obligation to become party to international conventions or agreements, the special status of UNMIK under international law shall be taken into consideration.

#### Article 6

##### *Aviation safety*

1. At the start of the first transitional period UNMIK shall be involved as observer in the work of the European Aviation Safety Agency.
2. At the end of the second transitional period the Joint Committee established under Article 18 of the Main Agreement shall determine the precise status and conditions for the participation of UNMIK in the European Aviation Safety Agency.
3. Until the end of the second transitional period, if safety deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by UNMIK to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific safety assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.

#### Article 7

##### *Aviation security*

1. At the start of the second transitional period the confidential part of the security legislation as provided in Annex I shall be made available to the appropriate authority of UNMIK.
2. Until the end of the second transitional period, if security deficiencies are identified, the European Community may require that the permission for an air carrier licensed by UNMIK to operate on air routes to, from or within the European Community be made subject to a specific security assessment. Such assessment shall be made by the European Community expeditiously in order to avoid any undue delay in the exercise of traffic rights.