

DAUDZPUSĒJAIS NOLĪGUMS  
STARP  
EIROPAS KOPIENU UN TĀS DALĪBVALSTĪM,  
ALBĀNIJAS REPUBLIKU, BIJUŠO DIENVIDSLĀVIJAS MAĶEDONIJAS REPUBLIKU,  
BOSNIJU UN HERCEGOVINU, BULGĀRIJAS REPUBLIKU,  
HORVĀTIJAS REPUBLIKU, ISLANDES REPUBLIKU,  
NORVĒGIJAS KARALISTI, RUMĀNIJU, SERBIJU UN MELNKALNI UN  
APVIENOTO NĀCIJU ORGANIZĀCIJAS PAGaidu PĀRVALDES MISIJU KOSOVĀ <sup>1</sup>  
PAR EIROPAS KOPĒJĀS AVIĀCIJAS TĒLPAS IZVEIDI

---

<sup>1</sup> Saskaņā ar ANO Drošības padomes 1999. gada 10. jūnija Rezolūciju 1244.

BELGIJAS KARALISTE,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJAS REPUBLIKA,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀ KARALISTE,

turpmāk – "EK dalībvalstis", un

EIROPAS KOPIENA, turpmāk – "Kopiena" vai "Eiropas Kopiena", un

ALBĀNIJAS REPUBLIKA,

BOSNIJA UN HERCEGOVINA,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

HORVĀTIJAS REPUBLIKA,

BIJUSĪ DIENVIDSLĀVIJAS MAĶEDONIJAS REPUBLIKA,

ISLANDES REPUBLIKA,

NORVĒGIJAS KARALISTE,

RUMĀNIJA,

SERBIJA UN MELNKALNE, un

APVIENOTO NĀCIJU ORGANIZĀCIJAS PAGaidu PĀRVALDES MISIJA KOSOVĀ,

turpmāk visas kopā – "Līgumslēdzējas puses",

ATZĪSTOT starptautiskās civilās aviācijas integrēto raksturu un vēloties izveidot Eiropas Kopējo aviācijas telpu (EKAT), kuras pamatā ir Līgumslēdzēju pušu savstarpēja gaisa pārvadājumu tirgus pieejamība un brīvība veikt uzņēmējdarbību ar vienlīdzīgiem konkurences nosacījumiem un atbilstīgi vienādiem noteikumiem, tostarp drošības, drošuma, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālās saskaņotības un vides jomā;

ŅEMOT VĒRĀ, ka noteikumiem par EKAT būtu daudzpusēji jāpiemēro EKAT, un tādēļ saistībā ar EKAT ir jāformulē īpaši noteikumi;

PIEKRĪTOT, ka ir lietderīgi par EKAT noteikumu pamatu ņemt attiecīgos Eiropas Kopienā spēkā esošos tiesību aktus, kā noteikts šā nolīguma I pielikumā, neskarot noteikumus Eiropas Kopienas dibināšanas līgumā;

ATZĪSTOT, ka, pilnībā ievērojot EKAT noteikumus, Līgumslēdzējas puses ir tiesīgas izmantot priekšrocības, ko sniedz EKAT, tostarp tirgus pieejamību;

PATUROT PRĀTĀ, ka EKAT noteikumu pilnīga ievērošana, tostarp pilnīga tirgus pieejamība, nav sasniedzama uzreiz, bet drīzāk pakāpeniski ar īpašu, laika ziņā ierobežotu pārejas noteikumu palīdzību;

UZSVEROT, ka, vajadzības gadījumā ievērojot pārejas noteikumus, noteikumos par tirgus pieejamību gaisa pārvadātājiem nav iekļaujami ierobežojumi attiecībā uz reisu biežumu, jaudu, gaisa satiksmes maršrutiem, gaisa kuģu veidiem, kā arī citādi ierobežojumi saskaņā ar divpusējiem gaisa pārvadājumu nolīgumiem vai noteikumiem, un to, ka tirgus pieejamības nosacījums nedrīkstētu būt prasība gaisa pārvadātājiem noslēgt komerciālus līgumus vai līdzīgas vienošanās;

UZSVEROT, ka saistībā ar gaisa pārvadājumu infrastruktūru pieejamību, jo īpaši gadījumos, kad šīs infrastruktūras ir ierobežotas, attieksmei pret gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt nediskriminējošai;

PATUROT PRĀTĀ, ka Asociācijas nolīgumi starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm un dažām citām Līgumslēdzējām pusēm principā paredz, ka nosacījumus tirgus pieejamībai gaisa pārvadājumu jomā būtu jāreglamentē īpašiem nolīgumiem, lai nodrošinātu minēto Asociācijas nolīgumu Pušu savstarpējām komerciālajām vajadzībām pielāgotu to savstarpējo pārvadājumu koordinētu attīstību un progresīvu liberalizāciju;

PATUROT PRĀTĀ visu Asociēto pušu vēlmi savus tiesību aktus gaisa pārvadājumu jomā un saistītos jautājumus padarīt saderīgus ar Eiropas Kopienas tiesību aktiem un saistītajiem jautājumiem, tostarp saistībā ar Kopienas tiesiskā regulējuma turpmāko attīstību;

ATZĪSTOT, ka šajā sakarā svarīga nozīme ir tehniskajai palīdzībai;

ATZĪSTOT, ka attiecības starp Kopienu un EK dalībvalstīm un Norvēģiju un Islandi arī turpmāk jāreglamentē Līgumam par Eiropas Ekonomikas zonu;

VĒLOTIES paredzēt iespēju Eiropas Kopējās aviācijas telpai turpmāk paplašināties;

ATCEROTIES Eiropas Kopienas un Asociēto pušu sarunas ar nolūku noslēgt nolīgumus par dažiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu aspektiem, kuri ļaus EK dalībvalstu un Asociēto pušu divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus saskaņot ar Eiropas Kopienas tiesību aktiem,

IR VIENOJUŠĀS PAR TURPMĀKO.



## MĒRĶI UN PRINCIPI

### 1. PANTS

1. Šā nolīguma mērķis ir izveidot Eiropas Kopējo aviācijas telpu, turpmāk – "EKAT". EKAT pamatā ir brīva tirgus pieejamība, brīvība veikt uzņēmējdarbību, vienlīdzīgi konkurences nosacījumi un kopīgi noteikumi, tostarp drošības, drošuma, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālajā un vides jomā. Minētajā nolūkā šajā nolīgumā ir izklāstīti noteikumi, ko saskaņā ar turpmāk izklāstītajiem nosacījumiem piemēro Līgumslēdzēju pušu starpā. Šie noteikumi ietver noteikumus, kas paredzēti I pielikumā norādītajos tiesību aktos.
2. Šā nolīguma noteikumus piemēro tiktāl, ciktāl tie attiecas uz gaisa pārvadājumiem vai I pielikumā minētiem saistītiem jautājumiem.
3. Šis nolīgums sastāv no pantiem, kur izklāstīti EKAT darbības pamataspekti, turpmāk - pamatnolīgums, pielikumiem, kur I pielikumā ir uzskaitīti Eiropas Kopienas tiesību akti, ko saskaņā ar pamatnolīgumu piemēro Līgumslēdzēju pušu starpā, un protokoliem, no kuriem vismaz viens attiecībā uz katru Asociēto pusi nosaka tai piemērojamos pārejas pasākumus.

## 2. PANTS

1. Šajā nolīgumā:
  - a) "nolīgums" ir pamatnolīgums, tā pielikumi, I pielikumā minētie tiesību akti, kā arī tā protokoli;
  - b) "asociētā puse" ir Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Bulgārijas Republika, Horvātijas Republika, Rumānija, Serbija un Melnkalne vai jebkura cita valsts vai struktūra, kas saskaņā ar 32. pantu kļūst par šā nolīguma pusi;
  - c) "papildu asociētā puse" vai "*UNMIK*" ir Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misija Kosovā saskaņā ar ANO Drošības padomes 1999. gada 10. jūnija Rezolūciju 1244;
  - d) "Līgumslēdzēja puse" ir – attiecībā uz Kopienu un EK dalībvalstīm – Kopiena un EK dalībvalstis, vai Kopiena, vai EK dalībvalstis. Šā jēdziena nozīme katrā atsevišķā gadījumā jāsecina no attiecīgajiem šā nolīguma noteikumiem un no atbilstīgajām Kopienas un EK dalībvalstu kompetencēm, kā tās izriet no EK līguma;

- e) "EKAT partneris" ir asociētā puse, Norvēģija vai Islande;
- f) "EK līgums" ir Eiropas Kopienas dibināšanas līgums;
- g) "EEZ līgums" ir 1992. gada 2. maijā parakstītais Līgums par Eiropas Ekonomikas zonu ar tā protokoliem un pielikumiem, kura puses ir Eiropas Kopiena, tās dalībvalstis, Islande, Lihtenšteina un Norvēģija;
- h) "asociācijas nolīgums" ir ikviens nolīgums, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienu vai Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un attiecīgo asociēto pusi, no otras puses;
- i) "EKAT gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kas ir licencēts, kā to paredz šis nolīgums saskaņā ar noteikumiem attiecīgos I pielikumā uzskaitītajos tiesību aktos;
- j) "kompetenta civilās aviācijas iestāde" ir valdības aģentūra vai struktūra, kam ir juridiskas tiesības novērtēt atbilstību, apstiprināt un kontrolēt kādai Līgumslēdzējai pusei piekritīgu preču vai pakalpojumu, vai licenču izmantošanu vai pārdošanu un kas var veikt piespiedu pasākumus, lai nodrošinātu, ka tās jurisdikcijā tirgotās preces vai sniegtie pakalpojumi atbilst juridiskajām prasībām;

- k) "Konvencija" ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atvērta parakstīšanai Čikāgā, 1944. gada 7. decembrī, un tās grozījumi un pielikumi;
- l) "*SESAR*" ir Eiropas Vienotās gaisa telpas tehniskā īstenošana, kas nodrošina jaunāko paaudžu *ATM* sistēmu saskaņotu un sinhronizētu izpēti, attīstību un izmantošanu;
- m) "*ATM* ģenerālplāns" (Gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāns) ir *SESAR* sākumpunkts;
- n) "EK dalībvalsts" ir Eiropas Kopienas dalībvalsts.

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

### 3. PANTS

Attiecīgie noteikumi tiesību aktos, kas ir minēti vai iekļauti vai nu I pielikumā, pielāgojot saskaņā ar II pielikumu, vai Apvienotās komitejas lēmumos, ir saistoši Līgumslēdzējām pusēm un ir to iekšējās tiesiskās sistēmas daļa vai par tādu kļūst, ievērojot šādu kārtību:

- a) tiesību akts, kas atbilst Eiropas Kopienas regulai, kļūst par Līgumslēdzēju pušu iekšējās tiesiskās sistēmas daļu;
- b) tiesību akts, kas atbilst Eiropas Kopienas direktīvai, ļauj Līgumslēdzēju pušu iestādēm izraudzīties īstenošanas veidu un metodi.

### 4. PANTS

Līgumslēdzējas puses veic visus atbilstīgos vispārējos vai atsevišķos pasākumus, lai nodrošinātu no šā nolīguma izrietošo pienākumu izpildi, un atturas no jebkuriem pasākumiem, kas varētu apdraudēt šā nolīguma mērķu sasniegšanu.

### 5. PANTS

Šis nolīgums neietekmē attiecības starp EEZ līguma pusēm.

## DISKRIMINĀCIJAS AIZLIEGUMS

### 6. PANTS

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

## TIESĪBAS VEIKT UZŅĒMĒJDARBĪBU

### 7. PANTS

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

## 8. PANTS

1. Saistībā ar šā nolīguma darbības jomu un neskarot I pielikumā uzskaitīto attiecīgo tiesību aktu noteikumus, uzņēmēj sabiedrībām vai uzņēmumiem, kuri ir izveidoti vai dibināti saskaņā ar EK dalībvalstu vai EKAT partneru tiesību aktiem un kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas EKAT, piemēro tādu pašu attieksmi kā EK dalībvalstu vai EKAT partneru fiziskajām personām, kas ir to valstspiederīgie.

2. Termiņš "uzņēmēj sabiedrības vai uzņēmumi" nozīmē uzņēmēj sabiedrības vai uzņēmumus, kuri ir izveidoti saskaņā ar civiltiesību vai komerciesību aktiem, tostarp kooperatīvas sabiedrības, un citas juridiskas personas, kuru darbību reglamentē publisko tiesību vai privāttiesību akti, izņemot bezpeļņas organizācijas.

## 9. PANTS

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

2. Šā nolīguma 7. un 8. pants un ar to īstenošanu saistītie pasākumi neskar to noteikumu piemērojamību, kas Līgumslēdzēju pušu normatīvajos un administratīvajos aktos ir paredzēti attiecībā uz ieceļošanu, uzturēšanos un nodarbinātību vai kā īpaša kārtība attiecībā uz ārvalstniekiem sabiedriskās kārtības, sabiedrības drošības vai sabiedrības veselības apsvērumu dēļ.

## 10. PANTS

1. Neskarot labvēlīgākus noteikumus pastāvošajos nolīgumos un saistībā ar šā nolīguma darbības jomu Līgumslēdzējas puses atceļ kvantitatīvus ierobežojumus un pasākumus ar līdzvērtīgu ietekmi attiecībā uz iekārtu, izejvielu un materiālu, rezerves daļu un citu ierīču piegādi, ja tā ir vajadzīga, lai EKAT gaisa pārvadātājs varētu turpināt sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šajā nolīgumā paredzētajiem nosacījumiem.
2. Šā panta 1. punktā minētais pienākums neliedz Līgumslēdzējām pusēm aizliegt šādas piegādes vai piemērot tām ierobežojumus, pamatojoties uz sabiedriskās kārtības vai valsts drošības, cilvēku un dzīvnieku dzīvības un veselības vai augu aizsardzības, vai intelektuāla, rūpnieciska un komerciāla īpašuma aizsardzības apsvērumiem. Taču šādus aizliegumus vai ierobežojumus neizmanto kā patvaļīgas diskriminācijas līdzekli vai kā maskētus ierobežojumus tirdzniecībai Līgumslēdzēju pušu starpā.



## AVIĀCIJAS DROŠUMS

### 11. PANTS

1. Līgumslēdzējas puses rūpējas par to, lai būtu atbilstīgi līdzekļi nolūkā nodrošināt to, ka vienā Līgumslēdzējā pusē reģistrētie gaisa kuģi, nolaižoties citas Līgumslēdzējas puses lidostās, ievēro saskaņā ar Konvenciju noteiktos starptautiskos drošuma standartus, un attiecīgās citas Līgumslēdzējas puses pilnvaroti pārstāvji pārbauda gaisa kuģus gan no iekšpuses, gan no ārpuses, lai pārliecinātos par attiecīgā gaisa kuģa un tā apkalpes dokumentu derīgumu un gaisa kuģa un tā iekārtu redzamo stāvokli.
2. Ikviena Līgumslēdzēja puse var jebkurā laikā lūgt apspriešanos saistībā ar drošuma standartiem, kurus cita Līgumslēdzēja puse uztur jomās, ko neaptver I pielikumā minētie tiesību akti.
3. Šajā nolīgumā nekas nav interpretējams tā, lai ierobežotu kompetentas civilās aviācijas iestādes pilnvaras veikt visus vajadzīgos un tūlītējos pasākumus gadījumos, kad tā konstatē, ka preces vai pakalpojumi var:
  - i) neatbilst minimuma standartiem, kas var būt noteikti saskaņā ar Konvenciju; vai

- ii) radīt nopietnas bažas – šā panta 1. punktā minēto pārbaūžu rezultātā – ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst saskaņā ar Konvenciju noteiktajiem minimuma standartiem; vai
  - iii) radīt nopietnas bažas, ka saskaņā ar Konvenciju noteiktie minimuma standarti netiek efektīvi uzturēti un pārvaldīti.
4. Ja kompetenta civilās aviācijas iestāde rīkojas saskaņā ar 3. punktu, tā nekavējoties informē pārējo Līgumslēdzēju pušu kompetentās civilās aviācijas iestādes par savu rīcību, paskaidrojot šīs rīcības iemeslus.
5. Ja atbilstīgi 3. punktam veiktie pasākumi netiek pārtraukti, lai gan to veikšanas iemesls vairs nepastāv, jebkura Līgumslēdzēja puse var jautājuma izskatīšanu nodot Apvienotajai komitejai.
6. Par jebkuriem attiecīgās valsts tiesību aktu grozījumiem, kas skar kompetentās civilās aviācijas iestādes statusu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse paziņo pārējām Līgumslēdzējām pusēm.

## AVIĀCIJAS DROŠĪBA

### 12. PANTS

1. Lai pasargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās, Līgumslēdzējas puses nodrošina, ka ikvienā lidostā, kas atrodas to teritorijā, piemēro kopīgos aviācijas drošības pamatstandartus un to ievērošanas pārraudzības mehānismus, kā paredzēts I pielikumā un saskaņā ar šajā pielikumā minētajiem attiecīgajiem noteikumiem.
2. Līgumslēdzējas puses pēc attiecīga lūguma sniedz cita citai visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu civilo gaisa kuģu nolaupīšanu un citādas nelikumīgas darbības, kas ir vērstas pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, kā arī jebkuru citu civilās aviācijas drošības apdraudējumu.
3. Civilo gaisa kuģu nolaupīšanas vai tās draudu gadījumā, vai citādu pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu vērstu nelikumīgu darbību gadījumā Līgumslēdzējas puses palīdz cita citai, atvieglinot saziņu un veicot citus atbilstīgus pasākumus, kuru nolūks ir ātri un droši izbeigt šādu incidentu vai tā draudus.
4. Eiropas Komisija var pārbaudīt Asociētās puses saskaņā ar attiecīgajiem Eiropas Kopienas tiesību aktiem, kas ir minēti I pielikumā, un var prasīt, lai tās piedalās Eiropas Komisijas veiktajās pārējo Līgumslēdzēju pušu pārbaudēs.

## GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

## 13. PANTS

1. Līgumslēdzējas puses sadarbojas gaisa satiksmes pārvaldības jomā ar mērķi paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu līdz EKAT apjomam, lai pilnīgotu pašreizējos drošuma standartus un celtu Eiropas vispārējo gaisa satiksmes standartu kopējo efektivitāti nolūkā optimizēt jaudas un pēc iespējas mazināt aizkavēšanos.
2. Lai atvieglinātu ar Eiropas vienoto gaisa telpu saistīto tiesību aktu piemērošanu savās teritorijās:
  - Asociētās puses saskaņā ar savām attiecīgajām pilnvarām cik ātri vien iespējams veic vajadzīgos pasākumus, lai pielāgotu savas gaisa satiksmes pārvaldības institucionālās struktūras Eiropas vienotajai gaisa telpai, jo īpaši – norīkojot vai izveidojot piemērotas valsts uzraudzības iestādes, kas vismaz funkcionāli ir neatkarīgas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;

- Eiropas Kopiena iesaista Asociētās puses ikvienā ar Eiropas vienoto gaisa telpu saistītā darbības iniciatīvā, kas skar aeronavigācijas pakalpojumus, gaisa telpu un savietojamību, jo īpaši gādājot par attiecīgo Līgumslēdzēju pušu agrīnu dalību funkcionālu gaisa telpas bloku izveidē.
3. Eiropas Kopiena gādā par Asociēto pušu pilnīgu iesaisti *ATM* ģenerālpilāna izstrādē saistībā ar Komisijas programmu *SESAR*.

## KONKURENCE

### 14. PANTS

1. Saistībā ar šā nolīguma jomu piemēro III pielikumu. Ja konkurences un valsts atbalsta noteikumi ir iekļauti citos nolīgumos, piemēram, asociācijas nolīgumos, ko ir noslēgušas divas vai vairākas Līgumslēdzējas puses, attiecīgo pušu vidū piemēro minētos noteikumus.
2. Attiecībā uz III pielikumu nepiemēro 15., 16. un 17. pantu.

## IZPILDE

## 15. PANTS

1. Neskarot 2. un 3. punktu, katra Līgumslēdzēja puse nodrošina, ka uz tiesībām, kas izriet no šā nolīguma un jo īpaši no I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem, var atsaukties attiecīgo valstu tiesās.
2. Gadījumos, kas var ietekmēt saskaņā ar šo nolīgumu apstiprināmus faktiskus vai iespējamus gaisa pārvadājumu pakalpojumus, Eiropas Kopienas iestādes īsteno tām dotās īpašās pilnvaras, ko paredz šā nolīguma I pielikumā minēto vai iekļauto tiesību aktu noteikumi.
3. Visi jautājumi saistībā ar to lēmumu tiesiskumu, ko Eiropas Kopienas iestādes ir pieņēmušas saskaņā ar šo nolīgumu, jo īpaši saskaņā ar I pielikumā norādītajiem tiesību aktiem, ir Eiropas Kopienu Tiesas, turpmāk - "Tiesa", ekskluzīvā kompetencē.

## INTERPRETĀCIJA

### 16. PANTS

1. Tiktāl, ciktāl šā nolīguma noteikumi un I pielikumā norādīto tiesību aktu noteikumi pēc būtības ir vienādi ar atbilstīgajiem EK līguma noteikumiem un tiesību aktiem, kas ir pieņemti saskaņā ar EK līgumu, šos noteikumus attiecībā uz to īstenošanu un piemērošanu interpretē saskaņā ar attiecīgajiem Tiesas nolēmumiem un Eiropas Komisijas lēmumiem, kuri ir pieņemti pirms šā nolīguma parakstīšanas dienas. Par nolēmumiem un lēmumiem, kas ir pieņemti pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas, informē pārējās Līgumslēdzējas puses. Pēc kādas Līgumslēdzējas puses lūguma par šādu vēlāk pieņemtu nolēmumu un lēmumu ietekmi lemj Apvienotā komiteja, lai nodrošinātu šā nolīguma pareizu darbību. Par pastāvošajām interpretācijām pirms šā nolīguma parakstīšanas dienas informē EKAT partnerus. Saskaņā ar šo procedūru pieņemtie Apvienotās komitejas lēmumi ir saderīgi ar Tiesas judikatūru.

2. Ja lietā, ko gatavojas izskatīt kāda EKAT partnera tiesa, rodas interpretācijas jautājumi saistībā ar šo nolīgumu, I pielikumā uzskaitīto tiesību aktu noteikumiem vai tādu tiesību aktu noteikumiem, kas ir pieņemti saskaņā ar tiem un kas pēc būtības ir vienādi ar atbilstīgajiem EK līguma noteikumiem un tiesību aktiem, kuri ir pieņemti, atbilstīgi EK līgumam, tad šī tiesa gadījumā, ja uzskata to par vajadzīgu, lai varētu pieņemt spriedumu, un saskaņā ar IV pielikumu lūdz Tiesu lemt par šo jautājumu. EKAT partneris ar lēmumu un saskaņā ar IV pielikumu var noteikt to, ciktāl un saskaņā ar kādu kārtību tā tiesas piemēro attiecīgo noteikumu. Par šādu lēmumu paziņo depozitāram un Tiesai. Depozitārs informē pārējās Līgumslēdzējas puses.

3. Gadījumos, kad saskaņā ar 2. punktu Līgumslēdzējas puses tiesa, kuras lēmumi saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem nav pārsūdzami, nevar jautājumu nodot Tiesai, tad jebkuru šādas tiesas spriedumu attiecīgā Līgumslēdzēja puse nosūta Apvienotajai komitejai, kas rīkojas tā, lai saglabātu šā nolīguma viendabīgu interpretāciju. Ja divos mēnešos, kopš tai ir darītas zināmas atšķirības starp Tiesas judikatūru un attiecīgās Līgumslēdzējas puses tiesas spriedumu, Apvienotā komiteja nav spējusi saglabāt šā nolīguma viendabīgu interpretāciju, var piemērot 20. pantā paredzētās procedūras.



## JAUNI TIESĪBU AKTI

## 17. PANTS

1. Šis nolīgums neskar ikvienas Līgumslēdzējas puses tiesības vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt savus pastāvošos tiesību aktus gaisa pārvadājumu jomā vai I pielikumā minētajās saistītās jomās, ievērojot nediskriminēšanas principu, kā arī šo pantu un 18. panta 4. punktu. Asociētās puses pieņem šādus tiesību aktus vienīgi tad, ja tie ir saskaņā ar šo nolīgumu.
2. Tiklīdz kāda Līgumslēdzēja puse ir pieņēmusi jaunus tiesību aktus vai grozījusi pastāvošos tiesību aktus, tā ar Apvienotās komitejas starpniecību ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc pieņemšanas informē pārējās Līgumslēdzējas puses. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma Apvienotā komiteja divos mēnešos pēc tam rīko viedokļu apmaiņu par šādu jaunu tiesību aktu vai grozījumu ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.
3. Apvienotā komiteja:
  - a) vai nu pieņem lēmumu, ar kuru pārskata I pielikumu, lai tajā iekļautu - vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpīgumu - attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu; vai arī

- b) pieņem lēmumu par to, ka attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums ir uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam; vai arī
- c) lemj par jebkādiem citiem pasākumiem, lai nodrošinātu šā nolīguma pareizu darbību.

4. Attiecībā uz tiesību aktiem, kuri ir pieņemti laikposmā starp šā nolīguma parakstīšanu un tā stāšanās spēkā un par kuriem pārējās Līgumslēdzējas puses ir informētas, par atsauces dienu uzskata dienu, kad ir saņemta informācija. Apvienotā komiteja pieņem lēmumu ne agrāk kā sešdesmit dienas no šā nolīguma stāšanās spēkā.

## APVIENOTĀ KOMITEJA

### 18. PANTS

1. Ar šo tiek izveidota Apvienotā komiteja, kas ir atbildīga par šā nolīguma pārvaldību un nodrošina tā pareizu īstenošanu, neskarot 15. panta 2. un 3. punktu un 21. un 22. pantu. Šajā nolūkā tā sniedz ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, ko paredz šis nolīgums. Līgumslēdzējas puses īsteno Apvienotās komitejas lēmumus saskaņā ar saviem noteikumiem.
2. Apvienotajā komitejā darbojas Līgumslēdzēju pušu pārstāvji.

3. Apvienotā komiteja pieņem lēmumus vienprātīgi. Tomēr lēmumu pieņemšanai par dažiem noteiktiem jautājumiem Apvienotā komiteja var paredzēt balsu vairākuma procedūru.
4. Lai nodrošinātu šā nolīguma pareizu izpildi, Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju, *inter alia*, par jauniem tiesību aktiem vai pieņemtiem lēmumiem, kas attiecas uz šo nolīgumu, un pēc jebkuras puses lūguma apspriežas Apvienotajā komitejā, tostarp par sociāliem jautājumiem.
5. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu.
6. Apvienotās komitejas priekšsēdētāja amatu pārmaiņus ieņem kāds no EKAT partneriem vai Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis, ievērojot kārtību, ko nosaka Apvienotās komitejas reglamentā.
7. Apvienotās komitejas priekšsēdētājs sasauk tās sanāksmes vismaz vienu reizi gadā, lai izskatītu šā nolīguma darbību kopumā, un - ja apstākļi to prasa - pēc kādas Līgumslēdzējas puses lūguma. Apvienotā komiteja pastāvīgi seko Tiesas judikatūras attīstībai. Šajā nolūkā Eiropas Kopiena nosūta EKAT partneriem visus Tiesas spriedumus, kas attiecas uz nolīguma darbību. Apvienotā komiteja trīs mēnešos attiecīgi rīkojas, lai saglabātu šā nolīguma viendabīgu interpretāciju.

8. Apvienotā komiteja var nolemt izveidot darba grupas, kas tai palīdz veikt tās uzdevumus.

## 19. PANTS

1. Apvienotās komitejas lēmumi ir saistošo Līgumslēdzējām pusēm. Ja Apvienotās komitejas pieņemtie lēmumi liek Līgumslēdzējām pusēm rīkoties, attiecīgā puse veic vajadzīgos pasākumus un par tiem informē Apvienoto komiteju.
2. Apvienotās komitejas lēmumus publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un EKAT partneru oficiālajos vēstnešos. Katrā lēmumā ir norādīts termiņš, kurā Līgumslēdzējām pusēm tas jāīsteno, un jebkura cita informācija, kas varētu attiekties uz uzņēmējiem.

## DOMSTARPĪBU IZŠĶIRŠANA

## 20. PANTS

1. Kopiena, darbojoties kopā ar EK dalībvalstīm, vai EKAT partneris var iesniegt Apvienotajai komitejai domstarpību jautājumus saistībā ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, izņemot gadījumus, kad šajā nolīgumā ir izklāstītas īpašas procedūras.

2. Ja domstarpību jautājums saskaņā ar 1. punktu ir iesniegts Apvienotajai komitejai, nekavējoties notiek domstarpībās iesaistīto pušu apspriedes. Ja Eiropas Kopiena nav iesaistīta domstarpībās, viena no domstarpībās iesaistītajām pusēm var uzaicināt Kopienas pārstāvi piedalīties apspriedēs. Domstarpībās iesaistītās puses var sagatavot risinājuma priekšlikumu, ko nekavējoties iesniedz Apvienotajai komitejai. Apvienotās komitejas lēmumi, ko pieņem saskaņā ar šo procedūru, ievēro Tiesas judikatūru.
3. Ja četros mēnešos no dienas kopš domstarpību jautājuma iesniegšanas Apvienotajai komitejai nav izdevies pieņemt lēmumu, kas atrisina domstarpības, tad domstarpībās iesaistītās puses var domstarpību jautājumu iesniegt Tiesā, kuras lēmumi šādos gadījumos ir galīgi un saistoši. Kārtība, saskaņā ar kuru jautājumus var iesniegt Tiesai, ir izklāstīta IV pielikumā.
4. Ja Apvienotā komiteja četros mēnešos nav pieņēmusi lēmumu par tai iesniegtu jautājumu, Līgumslēdzējas puses saskaņā ar 21. un 22. pantu var veikt atbilstīgus aizsardzības pasākumus, kuru ilgums nepārsniedz sešus mēnešus. Pēc minētā termiņa beigām ikviena Līgumslēdzēja puse var šo nolīgumu nekavējoties denonsēt. Līgumslēdzējas puses neveic aizsardzības pasākumus saistībā ar jautājumiem, kas saskaņā ar šo nolīgumu ir iesniegti Tiesai, izņemot 11. panta 3. punktā minētos gadījumus vai ievērojot mehānismus, kas paredzēti I pielikumā uzskaitītajos tiesību aktos.

## AIZSARDZĪBAS PASĀKUMI

### 21. PANTS

Neskarot 11. panta 3. punktu un šā nolīguma protokolos minētos drošuma un drošības novērtējumus, aizsardzības pasākumi ir ierobežoti apjomā un laikā, darot vienīgi to, kas ir pilnīgi nepieciešams stāvokļa labošanai. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

### 22. PANTS

1. Līgumslēdzēja puse, kas apsver iespēju veikt aizsardzības pasākumus, ar Apvienotās komitejas starpniecību paziņo to pārējām Līgumslēdzējām pusēm un sniedz visu attiecīgo informāciju.
2. Līgumslēdzējas puses tūlīt sāk apspriedes Apvienotajā komitejā, lai rastu visiem pieņemamu risinājumu.
3. Neskarot 11. panta 3. punktu, attiecīgā Līgumslēdzēja puse nedrīkst veikt aizsardzības pasākumus, kamēr nav pagājis viens mēnesis kopš paziņojuma saskaņā ar 1. punktu, ja vien apspriežu procedūra saskaņā ar 2. punktu nav pabeigta pirms minētā termiņa beigām.

4. Attiecīgās Līgumslēdzējas puses tūlīt paziņo Apvienotajai komitejai par veiktajiem pasākumiem un sniedz visu attiecīgo informāciju.

## INFORMĀCIJAS IZPAUŠANA

### 23. PANTS

Uz Līgumslēdzēju pušu pārstāvjiem, delegātiem un ekspertiem, kā arī ierēdņiem un citi darbiniekiem, kas rīkojas saskaņā ar šo nolīgumu, attiecas prasība arī pēc uzdevumu izpildes beigām neizpaust informāciju, uz kuru attiecas profesionālās konfidencialitātes pienākums, jo īpaši informāciju par uzņēmumiem, to uzņēmējdarbības attiecībām un izmaksu komponentiem.

## TREŠĀS VALSTIS UN STARPTAUTISKĀS ORGANIZĀCIJAS

### 24. PANTS

1. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas puses lūguma Līgumslēdzējas puses saskaņā ar 25. un 26. pantā noteiktajām procedūrām Apvienotajā komitejā savstarpēji apspriežas par:

a) starptautisku organizāciju pārziņā esošiem gaisa pārvadājumu jautājumiem; un

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

2. Šā panta 1. punktā paredzētās apspriedes notiek viena mēneša laikā kopš attiecīgā lūguma un - steidzamos gadījumos – tiklīdz iespējams.

### *25. pants*

1. Šā nolīguma 24. panta 1. punkta a) apakšpunktā paredzēto apspriežu galvenie mērķi ir šādi:

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

b) atkarībā no šādu problēmu rakstura:

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

– kopīgi apsvērt jebkuru citu nostāju, kas varētu būt lietderīga.

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



## 26. PANTS

Šā nolīguma 24. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto apspriežu galvenie mērķi ir analizēt attiecīgos jautājumus un apsvērt jebkuru pieeju, kas varētu būt lietderīga.

## PĀREJAS NOTEIKUMI

### 27. PANTS

1. Šā nolīguma I līdz VIII protokolā noteikti pārejas noteikumi un atbilstīgie pārejas posmi, ko piemēro starp Eiropas Kopienu un EK dalībvalstīm, no vienas puses, un attiecīgo Asociēto puši, no otras puses. Attiecībās starp Norvēģiju vai Islandi un Asociēto puši piemēro tādus pašus nosacījumus kā starp Eiropas Kopienu un EK dalībvalstīm, no vienas puses, un attiecīgo Asociēto puši, no otras puses.
2. Šā panta 1. punktā minēto pārejas posmu laikā atbilstīgos gaisa pārvadājumu režīma elementus divu Asociēto pušu starpā nosaka, pamatojoties uz ierobežojošāko no abiem protokoliem, kas saistīti ar attiecīgajām Asociētajām pusēm.
3. Katras Asociētās puses pakāpeniskās pārejas laikā uz pilnīgu EKAT noteikumu piemērošanu veic novērtējumus. Novērtējumus veic Eiropas Kopiena sadarbībā ar attiecīgo Asociēto puši. Kad Asociētā puse uzskata, ka attiecīgajā protokolā izklāstītie pārejas posma nosacījumi ir līdz galam izpildīti, tā ziņo Eiropas Kopienai, ka jāveic novērtējums.

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

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

## ATTIECĪBAS AR DIVPUSĒJIEM GAISA PĀRVADĀJUMU NOLĪGUMIEM UN NOTEIKUMIEM

### 28. PANTS

1. Šis nolīgums prevalē pār attiecīgajiem noteikumiem divpusējos gaisa pārvadājumu nolīgumos un/vai noteikumos, kas ir spēkā starp Asociētajām pusēm, no vienas puses, un Eiropas Kopienai, EK dalībvalstīm, Norvēģiju vai Islandi, no otras puses, kā arī Asociēto pušu starpā.

2. Neskarot 1. punktu, 27. pantā minēto pārejas posmu laikā attiecīgo pušu starpā piemēro starp Asociētajām pusēm un Eiropas Kopienu, EK dalībvalstīm, Norvēģiju vai Islandi, kā arī divu Asociēto pušu starpā spēkā esošo divpusējo nolīgumu vai noteikumu prasības, kas attiecas uz īpašumtiesībām, satiksmes tiesībām, jaudu, reisu biežumu, gaisa kuģu veidu vai maiņu, sadarbības lidojumiem un cenām, ja šādi divpusēji nolīgumi un/vai noteikumi attiecībā uz iesaistīto gaisa pārvadātāju brīvību ir elastīgāki, salīdzinot ar attiecīgajai Asociētajai pusei piemērojamā protokola noteikumiem.
  
3. Asociētās puses un kādas citas Līgumslēdzējas puses domstarpības par to, vai saistībā ar pilnu EKAT piemērošanu elastīgākas ir attiecīgajai Asociētajai pusei piemērojamā protokola vai divpusējo nolīgumu un/vai noteikumu prasības, risina saskaņā ar šā nolīguma 20. pantā paredzēto domstarpību risināšanas kārtību. Tāpat risina domstarpības par attiecībām starp konfliktējošiem protokoliem.

## STĀŠANĀS SPĒKĀ, PĀRSKATĪŠANA, IZBEIGŠANA UN CITI NOTEIKUMI

## 29. PANTS

## STĀŠANĀS SPĒKĀ

1. Šo nolīgumu parakstītāji ratificē vai apstiprina saskaņā ar savām procedūrām. Ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumentus deponē Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam (depozitārs), kas par to paziņo visiem pārējiem parakstītājiem, kā arī Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai.
2. Šis nolīgums stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc dienas, kad ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumentus ir deponējusi Eiropas Kopiena un EK dalībvalstis, un vismaz viena Asociētā puse. Attiecībā uz katru parakstītāju, kas šo nolīgumu ratificē vai apstiprina pēc minētās dienas, tas stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc tam, kad šis parakstītājs ir deponējis savu ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumentu.
3. Neskarot 1. un 2. punktu, Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis, un vismaz viena Asociētā puse var nolemt šo nolīgumu savā starpā provizoriski piemērot no parakstīšanas dienas saskaņā ar saviem attiecīgajiem tiesību aktiem, paziņojot par to depozitāram, kas par to informē pārējās Līgumslēdzējas puses.

## 30. PANTS

### PĀRSKATĪŠANA

Šo nolīgumu pārskata pēc jebkuras Līgumslēdzēja puses lūguma un katrā ziņā piecus gadus pēc tā stāšanās spēkā.

## 31. PANTS

### IZBEIGŠANA

1. Ikviens Līgumslēdzēja puse var denonsēt šo nolīgumu, paziņojot deponētājam, kas par šo izbeigšanu paziņo pārējām Līgumslēdzējām pusēm, kā arī Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai. Ja šo nolīgumu denonsē Eiropas Kopiena un EK dalībvalstis, tas zaudē spēku vienu gadu pēc paziņošanas dienas. Ja šo nolīgumu denonsē kāda cita Līgumslēdzēja puse, tas vienīgi attiecībā uz šo Līgumslēdzēju pusi zaudē spēku vienu gadu pēc paziņošanas dienas. Tomēr gaisa pārvadājumu pakalpojumi, kas darbojas šā nolīguma izbeigšanas dienā, var turpināties līdz tā Starptautiskās Gaisa pārvadājumu asociācijas (*IATA*) lidojumu plānošanas perioda beigām, kurā ir nolīguma izbeigšanas diena.
2. Ja kāda Asociētā puse pievienojas Eiropas Savienībai, šī puse automātiski pārstāj būt Asociētā puse atbilstīgi šim nolīgumam un kļūst par EK dalībvalsti.

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

## 32. PANTS

### EKAT PAPLAŠINĀŠANA

Eiropas Kopiena var aicināt piedalīties EKAT jebkuru valsti vai struktūru, kura ir gatava savus tiesību aktus gaisa pārvadājumu jomā un saistītos jautājumus padarīt saderīgus ar Kopienas gaisa pārvadājumu tiesību aktiem un saistītajiem jautājumiem un ar kuru Kopiena ir izveidojusi vai veido ciešu ekonomisko sadarbību, piemēram, asociācijas nolīgumu. Šajā nolūkā Līgumslēdzējas puses attiecīgi groza šo nolīgumu.

## 33. PANTS

### GIBRALTĀRA LIDOSTA

1. Uzskata, ka šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgo juridisko nostāju saistībā ar domstarpībām par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.
2. Šā nolīguma piemērošanu Gibraltāra lidostai aptur līdz laikam, kad sāk darboties noteikumi, kas paredzēti Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra Kopīgajā deklarācijā.

## 34. PANTS

### VALODAS

Šis nolīgums ir sagatavots vienā oriģināleksemplārā Eiropas Savienības iestāžu oficiālajās valodās un to Līgumslēdzēju pušu valsts valodās, kuras nav Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis; visi teksti ir vienlīdz autentiski.

TO APLIECINOT, pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

**I PIELIKUMS**

## NOTEIKUMI, KAS PIEMĒROJAMI CIVILAJAI AVIĀCIJAI

Turpmāk uzskaitīto Eiropas Kopienas tiesību aktu "*piemērojamus noteikumus*" piemēro saskaņā ar pamatnolīgumu un II pielikumu par horizontālajiem pielāgojumiem, ja vien šajā pielikumā vai I līdz VIII protokolā nav noteikts citādi. Gadījumos, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, tas ir attiecīgi norādīts.

## A. Tīrgus pieejamība un saistīti jautājumi

Nr. 2407/92

Padomes Regula (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu  
Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 18. pants un pielikums, izņemot 13. panta 3. punkta atsauci uz EK līguma 226. pantu (bijušo 169. pantu)

Nr. 2408/92

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

grozīta vai pielāgota ar:

- 29. pantu Aktā par Austrijas Republikas, Somijas Republikas un Zviedrijas Karalistes pievienošanās nosacījumiem;



- Apvienotās komitejas lēmumu Nr. 7/94 (1994. gada 21. marts), ar ko groza EEZ līguma 47. protokolu un atsevišķus pielikumus;
- 20. pantu Aktā par Čehijas Republikas, Igaunijas Republikas, Kipras Republikas, Latvijas Republikas, Lietuvas Republikas, Ungārijas Republikas, Maltas Republikas, Polijas Republikas, Slovēnijas Republikas un Slovākijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem Līgumos, kas ir Eiropas Savienības pamatā, turpmāk - "2003. gada Pievienošanās akts".

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

Nr. 2409/92

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants

Nr. 95/93

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

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 894/2002 (2002. gada 27. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1554/2003 (2003. gada 22. jūlijs), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 793/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93

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

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

Nr. 96/67

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 25. pants un pielikums

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

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

Nr. 785/2004

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

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

## B. Gaisa satiksmes pārvaldība

Nr. 549/2004

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

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

Nr. 550/2004

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

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

Nr. 551/2004

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants

Nr. 552/2004

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

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

Nr. 2096/2005

Komisijas Regula (EK) Nr. 2096/2005 (2005. gada 20. decembris), ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 9. pants, I līdz V pielikums

Nr. 2150/2005

Komisijas Regula (EK) Nr. 2150/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 9. pants, pielikums

### C. Aviācijas drošums

Nr. 3922/91

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

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 2176/96 (1996. gada 13. novembris), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1069/1999 (1999. gada 25. maijs), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes (EEK) Regulu (EEK) Nr. 3922/91

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 2871/2000 (2000. gada 28. decembris), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi

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

Piemērojot 12. pantu, terminu "dalībvalstis" aizstāj ar "EK dalībvalstis".

Nr. 94/56

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants

Piemērojot 9. un 12. pantu, terminu "Komisija" aizstāj ar "visas citas EKAT Līgumslēdzējas puses".

Nr. 1592/2002

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1643/2003 (2003. gada 22. jūlijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1592/2002
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1701/2003 (2003. gada 24. septembris), ar ko pielāgo 6. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002

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

Nr. 2003/42

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

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



Nr. 1702/2003

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

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 381/2005 (2005. gada 7. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1702/2003

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

Nr. 2042/2003

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

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

Nr. 104/2004

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 7. pants un pielikums

Nr. 488/2005

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

Nr. 2111/2005

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 13. pants, pielikums

## D. Aviācijas drošība

Nr. 2320/2002

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

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 849/2004 (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2320/2002

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants un pielikums

Nr. 622/2003

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

grozīta ar:

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 68/2004 (2004. gada 15. janvāris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 622/2003

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 781/2005 (2005. gada 24. maijs), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 622/2003
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 857/2005 (2005. gada 6. jūnijs), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 622/2003

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants un pielikums

Nr. 1217/2003

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

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

Nr. 1486/2003

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants

Nr. 1138/2004

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants

E. Vide

Nr. 89/629

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants

Nr. 92/14

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

grozīta ar:

- Padomes Direktīvu 98/20/EK (1998. gada 30. marts), ar ko groza Direktīvu 92/14/EEK
- Komisijas Direktīvu 1999/28/EK (1999. gada 21. aprīlis), ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 991/2001 (2001. gada 21. maijs), ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants un pielikums

Nr. 2002/30

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

Grozīta vai pielāgota ar 2003. gada Pievienošanās aktu

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

Nr. 2002/49

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

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

#### F. Sociālie aspekti

Nr. 1989/391

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

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

Nr. 2003/88

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

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

Nr. 2000/79

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants

#### G. Patērētāju aizsardzība

Nr. 90/314

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants

Nr. 92/59

Padomes Direktīva 92/59/EEK (1992. gada 29. jūnijs) par produktu vispārēju drošumu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants



Nr. 93/13

Padomes Direktīva 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants un pielikums

Piemērojot 10. pantu, terminu "Komisija" aizstāj ar "visas citas EKAT Līgumslēdzējas puses".

Nr. 95/46

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 34. pants

Nr. 2027/97

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

grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants

Nr. 261/2004

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 17. pants

#### H. Citi tiesību akti

Nr. 2299/1989

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

grozīta ar:

- Padomes Regulu (EEK) Nr. 3089/93 (1993. gada 29. oktobris), ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89
- Padomes Regulu (EK) Nr. 323/1999 (1999. gada 8. februāris), ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 22. pants un pielikums

Nr. 91/670

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants un pielikums

Nr. 3925/91

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants

Nr. 437/2003

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

grozīta ar:

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1358/2003 (2003. gada 31. jūlijs), ar ko īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003

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

Nr. 1358/2003

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

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

Nr. 2003/96

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

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

**II PIELIKUMS**

## Horizontāli pielāgojumi un daži procedūras noteikumi

I pielikumā norādīto tiesību aktu noteikumus piemēro saskaņā ar nolīgumu un šā pielikuma 1. līdz 4. punktu, ja vien I pielikumā nav noteikts citādi. Gadījumi, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, ir izklāstīti I pielikumā.

Šo nolīgumu piemēro saskaņā ar procedūras noteikumiem, kas izklāstīti šā pielikuma 5. un 6. punktā.

## 1. TIESĪBU AKTU IEVADDAĻAS

Uzskaitīto tiesību aktu preambulas nav pielāgotas atbilstīgi nolīgumam. Tām ir nozīme tiktāl, ciktāl to prasa minētajos tiesību aktos iekļauto noteikumu pareiza interpretācija un piemērošana saistībā ar šo nolīgumu.

## 2. TIESĪBU AKTU ĪPAŠĀ TERMINOLOĢIJA

Turpmāk norādītos terminus, kas lietoti šā nolīguma I pielikumā uzskaitītajos tiesību aktos, aizstāj šādi:

- a) terminu "Kopiena" aizstāj ar "Eiropas Kopējā aviācijas telpa";
- b) terminus "Kopienas tiesības", "Kopienas tiesību akti", "Kopienas instrumenti" un "EK līgums" aizstāj ar "EKAT nolīgums";

- c) terminu "Kopienas lidosta" aizstāj ar "lidostas, kas atrodas Eiropas Kopējā aviācijas telpā";
- d) terminu "*Eiropas Kopienu Oficiālais Vēstnesis*" vai "*Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*" aizstāj ar "Līgumslēdzēju pušu oficiālie vēstneši";
- e) terminu "Kopienas gaisa pārvadātājs" aizstāj ar "EKAT gaisa pārvadātājs".

### 3. ATSAUCES UZ DALĪBVALSTĪM

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

### 4. NOTEIKUMI SAISTĪBĀ AR EIROPAS KOPIENAS KOMITEJĀM UN APSPIEDĒM AR ASOCIĒTAJĀM PUSĒM

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

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

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

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

## 5. SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

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

## 6. ATSAUCE UZ VALODĀM

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



**III PIELIKUMS**

Pamat nolīguma 14. pantā minētie konkurences  
un valsts atbalsta noteikumi

1. pants

Valsts monopoli

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

2. pants

Valsts atbalsta un konkurences tiesību aktu tuvināšana

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

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

### 3. pants

#### Konkurences noteikumi un citi ekonomikas noteikumi

1. Ar nolīguma pareizu darbību nav saderīgas turpmāk izklāstītās darbības tiktāl, ciktāl tās var iespaidot tirdzniecību starp divām vai vairāk Līgumslēdzējām pusēm:

- i) visi nolīgumi uzņēmumu starpā, uzņēmumu apvienību lēmumi un saskaņotas darbības, kuru mērķis ir nepieļaut, ierobežot vai traucēt konkurenci;
- ii) ļaunprātīga viena vai vairāku uzņēmumu dominējoša stāvokļa izmantošana visā Līgumslēdzēju pušu teritorijā vai būtiskā tās daļā;
- iii) jebkurš valsts atbalsts, kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai.

2. Jebkuras darbības, kas ir pretrunā šim pantam, novērtē, pamatojoties uz kritērijiem, kas izriet no Eiropas Kopienā piemērojamo konkurences noteikumu piemērošanas, jo īpaši no EK līguma 81., 82., 86. un 87. panta un Eiropas Kopienas iestāžu pieņemtajiem interpretācijas instrumentiem.
3. Katra Asociētā puse nodrošina, ka darbības ziņā neatkarīgai valsts struktūrai ir dotas pilnvaras, ko prasa 1. punkta i) un ii) apakšpunkta pilnīga piemērošana attiecībā uz privātiem un valsts uzņēmumiem un uzņēmumiem, kam ir piešķirtas īpašas tiesības.
4. Katra Asociētā puse ieceļ vai izveido darbības ziņā neatkarīgu iestādi, kam ir dotas pilnvaras, ko prasa 1. punkta iii) apakšpunkta pilnīga piemērošana. Šī iestāde, *inter alia*, ir pilnvarota apstiprināt valsts atbalsta shēmas un individuālas atbalsta dotācijas saskaņā ar 2. punktu, kā arī pilnvarota dot rīkojumu par nelikumīgi piešķirta valsts atbalsta atgūšanu.
5. Visas Līgumslēdzējas puses nodrošina pārredzamību valsts atbalsta jomā, *inter alia*, sniedzot citām Līgumslēdzējām pusēm regulārus gada pārskatus vai tiem līdzvērtīgus dokumentus, ko sagatavo, ievērojot Eiropas Kopienas valsts atbalsta gada pārskata metodiku un izklāstu. Pēc vienas Līgumslēdzējas puses pieprasījuma cita Līgumslēdzēja puse sniedz informāciju par konkrētiem atsevišķiem valsts atbalsta gadījumiem.

6. Asociētās puses sagatavo to atbalsta shēmu visaptverošu sarakstu, kas ir sāktas pirms 4. punktā minētās iestādes izveides, un pielāgo šīs atbalsta shēmas atbilstīgi šā panta 2. punktā minētajiem kritērijiem.
7. a) Līgumslēdzējas puses piekrīt, ka 1. punkta iii) apakšpunkta noteikumu piemērošanas nolūkā laikposmos, ko saistībā ar katru Asociēto pusi paredz attiecīgais šā nolīguma protokols par pārejas noteikumiem, jebkuru attiecīgās Asociētās puses piešķirtu valsts atbalstu vērtē, ņemot vērā, ka šo Asociēto pusi uzlūko kā apgabalu, kas ir līdzvērtīgs EK līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktā aprakstītajiem Eiropas Kopienas apgabaliem.
- b) Līdz pirmā posma beigām, ko saistībā ar katru Asociēto pusi paredz attiecīgais šā nolīguma protokols par pārejas noteikumiem, attiecīgā Asociētā puse Eiropas Komisijai iesniedz *NUTS* II līmenī saskaņotus rādītājus par IKP uz vienu iedzīvotāju. Tad 4. punktā minētā iestāde un Eiropas Komisija kopīgi novērtē attiecīgās Asociētās puses apgabalu atbilstību, kā arī tiem piemērojamo maksimālo atbalsta intensitāti, lai izstrādātu reģionālo atbalsta karti, pamatojoties uz attiecīgajām Eiropas Kopienas pamatnostādņēm.

8. Ja kāda Līgumslēdzēja puse uzskata, ka kāda konkrēta darbība nav saderīga ar 1. punkta noteikumiem, tā var veikt piemērotus pasākumus pēc apspriedes Apvienotajā komitejā vai 30 darbdienās pēc pieprasījuma rīkot šādu apspriedi.
  
9. Līgumslēdzējas puses apmainās ar informāciju, ņemot vērā ierobežojumus, ko uzliek profesionālās un ar uzņēmējdarbību saistītās konfidencialitātes prasības.

**IV PIELIKUMS**

## Jautājumu iesniegšana Eiropas Kopienu Tiesai

## 1. Ar nolīguma 16. pantu saistītie vispārīgie principi

1. Piemēro Eiropas Kopienu Tiesas, turpmāk - "Tiesa", noteiktās Eiropas Kopienā piemērojamās procedūras prejudiciāla nolēmuma saņemšanai tiktāl, ciktāl tās ir atbilstīgas. Papildus prejudiciālajiem nolēmumiem Līgumslēdzēju pušu tiesas piemēro Tiesas noteikto interpretāciju.
2. Saistībā ar šā nolīguma darbības jomu Līgumslēdzējām pusēm ir tādas pašas tiesības iesniegt apsvērumus Tiesā kā EK dalībvalstīm.

## 2. Nolīguma 16. panta 2. punktā noteiktās procedūras piemērošanas joma un kārtība

1. Ja kāda Līgumslēdzēja puse saskaņā ar 16. panta 2. punkta otro teikumu saistībā ar pieprasījumu Tiesai pieņemt lēmumu par šā pieprasījuma apjomu un kārtību, lēmumā norāda kādu no šiem variantiem:
  - a) vai nu jebkura šīs Līgumslēdzējas puses tiesa, kuras nolēmumi saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem nav pārsūdzami, lūdz Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu saistībā ar jautājumu lietā, kuru šī tiesa gatavojas izskatīt un kurš skar 16. panta 2. punktā minēta tiesību akta likumīgumu vai interpretāciju, ja šī tiesa uzskata lēmumu saistībā ar šo jautājumu par vajadzīgu, lai varētu pieņemt spriedumu; vai
  - b) jebkura šīs Līgumslēdzējas puses tiesa var lūgt Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu saistībā ar šai tiesai iesniegtu jautājumu, kurš skar 16. panta 2. punktā minēta tiesību akta likumību vai interpretāciju, ja šī tiesa uzskata lēmumu saistībā ar šo jautājumu par vajadzīgu, lai varētu pieņemt spriedumu.
2. Nolīguma 16. panta 2. punkta piemērošanas kārtība pamatojas uz principiem, kas iestrādāti Tiesas darbību reglamentējošajos juridiskajos noteikumos, tostarp atbilstīgajos EK līguma noteikumos, Tiesas statūtos un reglamentā, kā arī Tiesas judikatūrā. Gadījumos, kad Līgumslēdzējas puses pieņem lēmumus par šā noteikuma piemērošanas kārtību, tās ņem vērā arī Tiesas izstrādātos praktiskos padomus Informatīvajā norādē par valsts tiesu prejudiciālo nolēmumu pieprasījumiem.

### 3. Izskatīšana saskaņā ar nolīguma 20. panta 3. punktu

Saskaņā ar 20. panta 3. punktu Tiesai iesniegtos domstarpību jautājumus tā izšķir tāpat kā domstarpību jautājumus, kas tai iesniegti saskaņā ar EK Līguma 239. pantu.

### 4. Iesniegšana Tiesai un valodas

Saistībā ar nolīguma darbības jomu noteiktajās procedūrās Tiesā Līgumslēdzējām pusēm ir tiesības lietot jebkuru Eiropas Savienības iestāžu vai citas Līgumslēdzējas puses oficiālo valodu. Ja kādā oficiālā dokumentā lieto valodu, kas nav Eiropas Savienības iestāžu oficiālā valoda, vienlaikus iesniedz tulkojumu franču valodā. Ja kāda Līgumslēdzēja puse gatavojas mutiskajā procedūrā lietot valodu, kas nav Eiropas Savienības iestāžu oficiālā valoda, tad šī Līgumslēdzēja puse nodrošina vienlaicīgu mutisku tulkojumu franču valodā.



**V PIELIKUMS**

## I PROTOKOLS

PĀREJAS NOTEIKUMI  
STARP EIROPAS KOPIENU UN EK DALĪBVALSTĪM,  
NO VIENAS PUSES,  
UN ALBĀNIJAS REPUBLIKU, NO OTRAS PUSES

## 1. pants

## Pārejas posmi

- 1) Pirmais pārejas posms ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Albānijas Republika, šē turpmāk – "Albānija", ir izpildījusi visus šā protokola 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.
- 2) Otrais pārejas posms ilgst no pirmā pārejas posma beigām līdz laikam, kad Albānija ir izpildījusi visus šā protokola 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

## 2. pants

## Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

- 1) Beidzoties pirmajam pārejas posmam, Albānija:
  - i) ir Apvienoto aviācijas iestāžu pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;
  - ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;
  - iii) piemēro I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu Nr. (EK) 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);
  - iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts uzraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

- v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
  - vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no pamat nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.
- 2) Beidzoties otrajam pārejas posmam, Albānija piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

- 1) Neskarot pamat nolīguma 1. panta 1. punktu,
- a) pirmajā pārejas posmā:
    - i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Albānijā un jebkuru vietu EK dalībvalstī;

- ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Albānija vai tās valstspiederīgie, un Albānijas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;
- b) otrajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā paredzēts 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Albānijā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstī;
  - iii) Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Albānijā.
- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

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

#### 4. pants

#### Aviācijas drošums

- 1) Pirmā pārejas posma sākumā Albānija iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.
- 2) Otrā pārejas posma beigās saskaņā ar pamat nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Albānijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.
- 3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## 5. pants

### Aviācijas drošība

- 1) Otrā pārejas posma sākumā atbilstīgo Albānijas iestādi iepazīstina ar I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.
  
- 2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Albānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## II PROTOKOLS

### PĀREJAS NOTEIKUMI

#### STARP EIROPAS KOPIENU

UN EK DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,

UN BOSNIJU UN HERCEGOVINU, NO OTRAS PUSES

#### 1. pants

##### Pārejas posmi

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

#### 2. pants

##### Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

- 1) Beidzoties pirmajam pārejas posmam, Bosnija un Hercegovina:
  - i) ir Apvienoto aviācijas iestāžu pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

- ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;
- iii) piemēro I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);
- iv) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
- v) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no pamat nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.



- 2) Beidzoties otrajam pārejas posmam, Bosnija un Hercegovina:
  - i) nošķir gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa pārvadājumu pakalpojumu valsts uzraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;
  - iii) piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

- 1) Neskarot pamatnolīguma 1. panta 1. punktu,
  - a) pirmajā pārejas posmā:
    - i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Bosnijā un Hercegovinā un jebkuru vietu EK dalībvalstī;

- ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Bosnija un Hercegovina vai tās valstspiederīgie, un Bosnijas un Hercegovinas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;
- b) otrajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā paredzēts 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Bosnijā un Hercegovinā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstī;
  - iii) Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Bosnijā un Hercegovinā.

- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.
- 3) Pamatnolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas posma beigām, neskarot Bosnijas un Hercegovinas un Kopienas pienākumu saskaņā ar I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas posma beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Bosnija un Hercegovina vai tās valstspiederīgie.

#### 4. pants

##### Aviācijas drošums

- 1) Pirmā pārejas posma sākumā Bosnija un Hercegovina iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.
- 2) Otrā pārejas posma beigās saskaņā ar pamat nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Bosnijas un Hercegovinas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

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

#### 5. pants

#### Aviācijas drošība

- 1) Otrā pārejas posma sākumā atbilstīgo Bosnijas un Hercegovinas iestādi iepazīstina ar I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.
- 2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bosnijas un Hercegovinas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## III PROTOKOLS

PĀREJAS NOTEIKUMI STARP  
EIROPAS KOPIENU  
UN EK DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,  
UN BULGĀRIJAS REPUBLIKU, NO OTRAS PUSES

## 1. pants

## Pārejas posms

- 1) Pārejas posms ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Bulgārijas Republika, turpmāk – "Bulgārija", ir izpildījusi visus šā protokola 2. pantā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums, bet ne ilgāk kā līdz brīdim, kad Bulgārija pievienojas Eiropas Savienībai.
- 2) Atsauces uz "otro pārejas posmu" šajā nolīgumā vai tā pielikumos Bulgārijas gadījumā nozīmē 1. punktā minēto pārejas posmu.

## 2. pants

## Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

Līdz pārejas posma beigām Bulgārija piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus, kā paredzēts pamatnolīguma 3. pantā.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

1) Neskarot pamatnolīguma 1. panta 1. punktu,

pārejas posmā:

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

- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.
- 3) Pamatnolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz pārejas posma beigām, neskarot Bulgārijas un Kopienas pienākumu saskaņā ar I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pārejas posma sākuma piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Bulgārija vai tās valstspiederīgie.

#### 4. pants

#### Aviācijas drošums

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

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

## 5. pants

### Aviācijas drošība

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



## IV PROTOKOLS

PĀREJAS NOTEIKUMI STARP  
EIROPAS KOPIENU  
UN EK DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,  
UN HORVĀTIJAS REPUBLIKU, NO OTRAS PUSES

## 1. pants

## Pārejas posmi

- 1) Pirmais pārejas posms ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Horvātijas Republika, turpmāk – "Horvātija", ir izpildījusi visus šā protokola 2. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.
- 2) Otrais pārejas posms ilgst no pirmā pārejas posma beigām līdz laikam, kad Horvātija ir izpildījusi visus šā protokola 2. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.

## 2. pants

### Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

- 1) Beidzoties pirmajam pārejas posmam, Horvātija
  - i) ir Apvienoto aviācijas iestāžu pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;
  - ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;
  - iii) piemēro I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaiemes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);
  - iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts uzraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

- v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
  - vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no pamat nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.
- 2) Beidzoties otrajam pārejas posmam, Horvātija piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

- 1) Neskarot pamat nolīguma 1. panta 1. punktu,
  - a) pirmajā un otrajā pārejas posmā Kopienas gaisa pārvadātājiem un Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Horvātijā un jebkuru vietu EK dalībvalstīs;

- b) otrajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā paredzēts 1. punkta a) apakšpunktā;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Horvātijā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstī;
  - iii) Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Horvātijā;
- c) līdz otrā pārejas posma beigām Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Horvātija vai tās valstspiederīgie, un Horvātijas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie.
- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

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

#### *4. pants*

#### **Aviācijas drošums**

- 1) Pirmā pārejas posma sākumā Horvātija iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.
- 2) Otrā pārejas posma beigās saskaņā ar pamatnolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Horvātijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.
- 3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## 5. pants

### Aviācijas drošība

- 1) Otrā pārejas posma sākumā atbilstīgo Horvātijas iestādi iepazīstina ar I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.
- 2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Horvātijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## V PROTOKOLS

PĀREJAS NOTEIKUMI STARP  
EIROPAS KOPIENU  
UN EK DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,  
UN BIJUŠO DIENVIDSLĀVIJAS MAĶEDONIJAS REPUBLIKU, NO OTRAS PUSES

## 1. pants

## Pārejas posmi

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

## 2. pants

## Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

- 1) Beidzoties pirmajam pārejas posmam, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika:
  - i) ir Apvienoto aviācijas iestāžu pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;

- ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;
- iii) piemēro I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56 (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);
- iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un valsts regulējošo iestādi, izveido gaisa satiksmes pakalpojumu valsts uzraudzības iestādi, sāk savas gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;
- v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
- vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no pamat nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.



- 2) Beidzoties otrajam pārejas posmam, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

- 1) Neskarot pamatnolīguma 1. panta 1. punktu,
- a) pirmajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā un jebkuru vietu EK dalībvalstī;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika vai tās valstspiederīgie, un Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie;

- b) otrajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā paredzēts 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstī;
  - iii) Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā.
- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

- (3) Pamatnolīguma 7. un 8. pantu nepiemēro līdz otrā pārejas posma beigām, neskarot Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas un Kopienas pienākumu saskaņā ar I pielikumā uzskaitītajiem tiesību aktiem no pirmā pārejas posma beigām piešķirt darbības licences attiecīgi pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir EK dalībvalstis vai to valstspiederīgie, un pārvadātājiem, kuru īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē pārvadātājus, ir Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika vai tās valstspiederīgie.

#### 4. pants

##### Dažu tiesību aktu piemērošana, ko veic Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika

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

- i) praksē piemēro Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
- ii) nodrošina, ka Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētie gaisa pārvadātāji praksē ievēro Regulu (EK) Nr. 261/2004;
- iii) izbeidz vai sakārto atbilstīgi Kopienas tiesībām līgumu starp Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas valdību un Maķedonijas Aviosabiedrību (*MAT*).

## 5. pants

### Aviācijas drošums

- 1) Pirmā pārejas posma sākumā Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.
- 2) Otrā pārejas posma beigās saskaņā ar pamat nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.
- 3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## 6. pants

### Aviācijas drošība

- 1) Otrā pārejas posma sākumā atbilstīgo Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas iestādi iepazīstina ar I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.
- 2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## VI PROTOKOLS

PĀREJAS NOTEIKUMI STARP  
EIROPAS KOPIENU  
UN EK DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,  
UN SERBIJU UN MELNKALNI, NO OTRAS PUSES

## 1. pants

## Pārejas posmi

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

## 2. pants

### Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

- 1) Beidzoties pirmajam pārejas periodam, Serbija un Melnkalne:
  - i) ir Apvienoto aviācijas iestāžu pilntiesīga locekle un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;
  - ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;
  - iii) piemēro I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaiemes gadījumu izmeklēšanu), Direktīvu 96/67/EK (par lidlauka pakalpojumiem), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);
  - iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un Serbijas un Melnkalnes regulējošo iestādi, izveido Serbijas un Melnkalnes gaisa satiksmes pakalpojumu uzraudzības iestādi, sāk Serbijas un Melnkalnes gaisa telpas reorganizāciju, veidojot funkcionālu bloku vai blokus, un gaisa telpas izmantošanā piemēro elastīgu nostāju;

- v) ratificē Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
  - vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no pamat nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.
- 2) Beidzoties otrajam pārejas posmam, Serbija un Melnkalne piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

- 1) Neskarot pamat nolīguma 1. panta 1. punktu,
- a) pirmajā pārejas posmā:
    - i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Serbijā un Melnkalnē un jebkuru vietu EK dalībvalstī;



- ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav Serbija un Melnkalne vai tās valstspiederīgie, un Serbijas un Melnkalnes licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstis vai to pilsoņi;
- b) otrajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā paredzēts 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Serbijā un Melnkalnē un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstī;
  - iii) Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Serbijā un Melnkalnē.
- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

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

#### 4. pants

##### Aviācijas drošums

- 1) Pirmā pārejas posma sākumā Serbija un Melnkalne iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.
- 2) Otrā pārejas posma beigās saskaņā ar pamat nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Serbijas un Melnkalnes precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.
- 3) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## 5. pants

### Aviācijas drošība

- 1) Otrā pārejas posma sākumā atbilstīgo Serbijas un Melnkalnes iestādi iepazīstina ar I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.
- 2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Serbijas un Melnkalnes licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## VII PROTOKOLS

PĀREJAS NOTEIKUMI  
STARP EIROPAS KOPIENU  
UN EK DALĪBVALSTĪM, NO VIENAS PUSES,  
UN RUMĀNIJU, NO OTRAS PUSES

## 1. pants

## Pārejas posms

- 1) Pārejas posms ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad Rumānija ir izpildījusi visus šā protokola 2. pantā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.
- 2) Atsauces uz "otro pārejas posmu" šajā nolīgumā vai tā pielikumos Rumānijas gadījumā nozīmē 1. punktā minēto pārejas posmu.

## 2. pants

## Ar pārejas posmu saistītie nosacījumi

Beidzoties pārejas posmam, Rumānija piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

### 3. pants

#### Pārejas noteikumi

1) Neskarot pamatnolīguma 1. panta 1. punktu:

pārejas posmā:

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

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

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

#### 4. pants

##### Aviācijas drošums

- 1) Pārejas posma beigās saskaņā ar pamatnolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par Rumānijas precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.
- 2) Konstatējot drošuma nepilnības, līdz pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut Rumānijas licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošuma novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.

## 5. pants

### Aviācijas drošība

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

## VIII protokols

Pārejas noteikumi starp  
Eiropas Kopienu  
un EK dalībvalstīm, no vienas puses,  
un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldi Kosovā,  
no otras puses

### 1. pants

*UNMIK* pilnvaras

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

### 2. pants

Pārejas posmi

- 1) Pirmais pārejas posms ilgst no šā nolīguma stāšanās spēkā līdz laikam, kad *UNMIK* ir izpildījusi visus šā protokola 3. panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.
- 2) Otrais pārejas posms ilgst no pirmā pārejas posma beigām līdz laikam, kad *UNMIK* ir izpildījusi visus šā protokola 3. panta 2. punktā izklāstītos nosacījumus, ko apliecina Eiropas Kopienas veikts novērtējums.



### 3. pants

#### Ar pārejas laiku saistītie nosacījumi

- 1) Beidzoties pirmajam pārejas posmam, *UNMIK*:
  - i) neskarot tās īpašo statusu saskaņā ar starptautisko tiesību normām, īsteno Apvienoto aviācijas iestāžu pieņemtās vienotās prasības aviācijai (*JAR*) un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošumu saistītos tiesību aktus;
  - ii) piemēro *ECAC* 30. dokumentu un pieliek visas pūles, lai īstenotu visus I pielikumā minētos ar aviācijas drošību saistītos tiesību aktus;
  - iii) piemēro I pielikumā minēto Regulu (EEK) Nr. 3925/91 (par pārbaužu atcelšanu rokas bagāžai un reģistrētajai bagāžai), Regulu (EEK) Nr. 2409/92 (par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem), Direktīvu 94/56/EK (par nelaimes gadījumu izmeklēšanu), Regulu (EK) Nr. 2027/97 (par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos), Direktīvu 2003/42/EK (attiecībā uz ziņošanu par notikumiem), Regulu (EK) Nr. 261/2004 (par iekāpšanas atteikumu), Direktīvu 2000/79/EK (par darba laiku civilajā aviācijā) un Direktīvu 2003/88/EK (par darba laiku);
  - iv) nošķir gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju un regulējošo iestādi, izveido vai ieceļ gaisa satiksmes pakalpojumu uzraudzības iestādi;

- v) praksē piemēro Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvencija);
  - vi) ir guvusi pietiekamus panākumus, īstenojot valsts atbalsta un konkurences noteikumus, kas ir iekļauti kādā no pamat nolīguma 14. panta 1. punktā minētajiem nolīgumiem vai šā nolīguma III pielikumā, atkarībā no tā, kurš ir piemērojams.
- 2) Beidzoties otrajam pārejas periodam, *UNMIK* piemēro šo nolīgumu, tostarp visus I pielikumā uzskaitītos tiesību aktus.

#### 4. pants

##### Pārejas noteikumi

- 1) Neskarot pamat nolīguma 1. panta 1. punktu:
- a) pirmajā pārejas posmā:
    - i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp jebkuru vietu Kosovā un jebkuru vietu EK dalībvalstī;

- ii) Kopienas gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav *UNMIK* vai Kosovā iedzīvotāji, un *UNMIK* licencēto gaisa pārvadātāju īpašnieki, kam pieder to lielākās daļas īpašumtiesības vai kas faktiski kontrolē gaisa pārvadātājus, nav EK dalībvalstīs vai to valstspiederīgie;
- b) otrajā pārejas posmā:
- i) Kopienas gaisa pārvadātājiem un *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot satiksmes tiesības, kā paredzēts 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā;
  - ii) Kopienas gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām Kosovā un citās Asociētajās pusēs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu EK dalībvalstī;
  - iii) *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem ir atļauts izmantot neierobežotas satiksmes tiesības starp vietām dažādās EK dalībvalstīs un ir atļauts jebkurā vietā nomainīt vienu gaisa kuģi ar vienu citu gaisa kuģi, ja attiecīgais reiss ir daļa no pakalpojuma, ar kuru apkalpo kādu vietu Kosovā.
- 2) Šajā pantā "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir EK dalībvalsts, Norvēģijas vai Islandes licencēts gaisa pārvadātājs.

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

#### 5. pants

#### Starptautiskās konvencijas un nolīgumi

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

#### 6. pants

#### Aviācijas drošums

- 1) Pirmā pārejas posma sākumā *UNMIK* iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā novērotāja statusā.
- 2) Otrā pārejas posma beigās saskaņā ar pamat nolīguma 18. pantu izveidotā Apvienotā komiteja lemj par *UNMIK* precīzu statusu un nosacījumiem saistībā ar dalību Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā.

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

#### 7. pants

#### Aviācijas drošība

- 1) Otrā pārejas posma sākumā atbilstīgo *UNMIK* iestādi iepazīstina ar I pielikumā sniegto ar drošību saistīto tiesību aktu konfidenciālo daļu.
- 2) Konstatējot drošības nepilnības, līdz otrā pārejas posma beigām Eiropas Kopiena var pieprasīt atļaut *UNMIK* licencētiem gaisa pārvadātājiem darboties gaisa satiksmes maršrutos no Eiropas Kopienas, uz to vai tās teritorijā tikai ar noteikumu, ka tiek veikts īpašs to drošības novērtējums. Šādu novērtējumu veic Eiropas Kopiena, rīkojoties ātri, lai izvairītos no jebkādas liekas satiksmes tiesību īstenošanas aizkavēšanas.