

MULTILATERAL AVTALE

MELLOM

DET EUROPEISKE FELLESSKAP OG DETS MEDLEMSSTATER, REPUBLIKKEN ALBANIA, BOSNIA-HERCEGOVINA, REPUBLIKKEN BULGARIA, REPUBLIKKEN KROATIA, DEN TIDLIGERE JUGOSLAVISKE REPUBLIKKEN MAKEDONIA, REPUBLIKKEN ISLAND, KONGERIKET NORGE, SERBIA OG MONTENEGRO, ROMANIA OG FNs MIDLERTIDIGE ADMINISTRASJON I KOSOVO<sup>1</sup>

OM ETABLERING AV ET

FELLES EUROPEISK LUFTFARTSMARKED

---

<sup>1</sup> I henhold til resolusjon 1244 i FNs Sikkerhetsråd 10. juni 1999.

KONGERIKET BELGIA,  
DEN TSJEKKISKE REPUBLIKK,  
KONGERIKET DANMARK,  
FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,  
REPUBLIKKEN ESTLAND,  
REPUBLIKKEN HELLAS,  
KONGERIKET SPANIA,  
DEN FRANSKE REPUBLIKK,  
IRLAND,  
DEN ITALIENSKE REPUBLIKK,  
REPUBLIKKEN KYPROS,  
REPUBLIKKEN LATVIA,  
REPUBLIKKEN LITAUEN,  
STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,  
DEN UNGARSKE REPUBLIKK,  
MALTA,  
KONGERIKET NEDERLAND,  
REPUBLIKKEN ØSTERRIKE,  
REPUBLIKKEN POLEN,  
REPUBLIKKEN PORTUGAL,  
REPUBLIKKEN SLOVENIA,  
DEN SLOVAKISKE REPUBLIKK,  
REPUBLIKKEN FINLAND,  
KONGERIKET SVERIGE,  
DET FORENTE KONGERIKET STORBRIANNIA OG NORD-IRLAND,

i det følgende kalt "EFs medlemsstater", og

DET EUROPEISKE FELLESKAP, i det følgende kalt "Felleskapet" eller "Det europeiske Felleskapet",  
og

REPUBLIKKEN ALBANIA,

BOSNIA-HERCEGOVINA,

REPUBLIKKEN BULGARIA,

REPUBLIKKEN KROATIA,

DEN TIDLIGERE JUGOSLAVISKE REPUBLIKKEN MAKEDONIA,

REPUBLIKKEN ISLAND,

KONGERIKET NORGE,

SERBIA OG MONTENEGRO,

ROMANIA, og

FNs MIDLERTIDIGE ADMINISTRASJON I KOSOVO,

alle ovennevnte i det følgende samlet kalt "Avtalepartene"

SOM ERKJENNER internasjonal sivil luftfarts integrerte natur og ønsker å opprette et felles europeisk luftfartsmarked (ECAA - European Common Aviation Area) basert på gjensidig markedsadgang til avtalepartenes lufttransportmarkeder og på etableringsadgang, med like konkurransevilkår og overholdelse av de samme regler - herunder på områdene flysikkerhet, luftfartssikkerhet, lufttrafikkledelse, sosial harmonisering og miljø;

SOM ANSER at reglene for ECAA skal gjelde på multilateral basis innenfor ECAA og at særlige regler derfor må lages for dette formål;

SOM SAMTYKKER i at det er hensiktsmessig å basere disse ECAA-reglene på relevant gjeldende lovgivning i Det europeiske fellesskap, slik det er fastslått i vedlegg I til denne avtalen, uten at det berører de som er inkludert i traktaten som ligger til grunn for opprettelsen av Det europeiske fellesskap;

SOM ERKJENNER at fullt samsvar med ECAA-reglene gir avtalepartene rett til å høste fordelene av ECAA, herunder markedsadgang;

SOM TAR HENSYN TIL at samsvar med ECAA-reglene, herunder full markedsadgang, ikke kan oppnås i ett steg, men snarere gjennom en overgang tilrettelagt med tidsbegrensede særordninger;

SOM VEKTLIGGER at, med forbehold om overgangsordninger der det er nødvendig, reglene om luftfartsselskapenes markedsadgang bør utelukke begrensninger vedrørende frekvenser, kapasitet, flyruter, luftfartøytype eller lignende restriksjoner i bilaterale lufttransportavtaler eller ordninger, og at det ikke bør kreves at luftfartsselskaper må inngå forretningsavtaler eller lignende ordninger som et vilkår for markedsadgang;

SOM VEKTLIGGER at luftfartsselskaper ikke bør forskjellsbehandles når det gjelder adgang til infrastrukturer for lufttransport, særlig der slike infrastrukturer er begrensede;

SOM TAR HENSYN TIL at assosieringsavtaler mellom Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater og enkelte avtalepartnere, av prinsipp bestemmer at vilkårene for gjensidig markedsadgang innen lufttransport bør sikres gjennom særlige avtaler for å få til en koordinert utvikling og gradvis liberalisering av transport mellom partene til disse avtalene, og tilpasset det gjensidige forretningsmessige behov;

SOM TAR HENSYN TIL hver assosierte parts ønske om å gjøre sine lover om lufttransport og relaterte forhold forenlige med Det europeiske fellesskaps lover, også når det gjelder fremtidig utvikling i Fellesskapets lovgivning;

SOM ERKJENNER betydningen av faglig bistand i denne sammenhengen;

SOM ERKJENNER at forholdet mellom Fellesskapet og EFs medlemsstater, og Norge og Island fortsatt skal reguleres av EØS-avtalen;

SOM ØNSKER å ta høyde for fremtidig utvidelse av det felles europeiske luftfartsmarked;

SOM ERINDRER forhandlingene mellom Det europeiske fellesskap og de assosierte partene med sikte på å inngå avtaler om visse aspekter av lufttrafikk som vil bringe bilaterale luftfartsavtaler mellom medlemsstatene i Det europeiske fellesskap og de assosierte partene i samsvar med EU-rett;

ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

## **Formål og prinsipper**

### *Artikkel 1*

1. Hensikten med denne avtalen er opprettelse av et felles europeisk luftfartsmarked, i det følgende kalt ECAA. ECAA skal være basert på fri markedsadgang, etableringsadgang, like konkurransevilkår, og felles regler blant annet på områdene trygghet, sikkerhet, lufttrafikkledelse, samfunn og miljø. For dette formål angir denne avtalen

- reglene som kommer til anvendelse mellom avtalepartene etter vilkårene angitt nedenfor. Disse reglene omfatter bestemmelsene i lover og forskrifter spesifisert i vedlegg I.
2. Bestemmelsene i denne avtalen skal anvendes i den utstrekning de gjelder lufttransport eller et tilhørende forhold omtalt i vedlegg I.
  3. Denne avtalen består av artikler som angir det generelle virkeområdet for ECAA, i det følgende kalt "hovedavtalen", en rekke vedlegg, hvorav vedlegg I inneholder den EF-lovgivning som kommer til anvendelse mellom avtalepartene innenfor hovedavtalens rammer, og protokoller, hvorav minst én for hver assosiert part etablerer overgangsordningene som gjelder for den.

#### Artikkel 2

- (1) I denne avtalen gjelder at:
- (a) uttrykket "avtale" betyr hovedavtalen, dens vedlegg, rettsaktene som er omtalt i vedlegg I, og dens protokoller;
  - (b) uttrykket "assosiert part" betyr Republikken Albania, Bosnia-Hercegovina, Republikken Bulgaria, Republikken Kroatia, Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia, Romania, Serbia og Montenegro, eller enhver annen stat eller ethvert annet rettssubjekt som har blitt avtalepart i henhold til artikkel 32;
  - (c) en "ytterligere assosiert part" eller "UNMIK" er FNs midlertidige administrasjon i Kosovo i henhold til resolusjon 1244 i FNs Sikkerhetsråd 10. juni 1999;
  - (d) uttrykket "avtalepart" betyr med hensyn til Fellesskapet og EFs medlemsstater: Fellesskapet og EFs medlemsstater, eller Fellesskapet eller EFs medlemsstater. Betydningen av uttrykket som skal anvendes i hvert enkelt tilfelle skal utledes av de relevante bestemmelsene i denne avtalen og fra de respektive ansvarlige i Fellesskapet og EFs medlemsstater slik det følger av EF-traktaten.
  - (e) uttrykket "ECAA-medlem" betyr en assosiert part, Norge eller Island;
  - (f) uttrykket "EF-traktaten" betyr traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap;
  - (g) uttrykket "EØS-avtalen" betyr avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde og protokoller og vedlegg til denne undertegnet 2. mai 1992, hvor Det europeiske fellesskap, dets medlemsstater, Island, Liechtenstein og Norge er avtaleparter;
  - (h) uttrykket "assosieringsavtale" betyr enhver slik avtale som oppretter en assosiasjon mellom på den ene siden Det europeiske fellesskap eller Det europeiske fellesskap og dets medlemsstater, og på den andre siden den enkelte assosierte part;
  - (i) uttrykket "ECAA-luftfartsselskap" betyr et luftfartsselskap som er godkjent som bestemt i denne avtalen i henhold til bestemmelsene i gjeldende rettsakter spesifisert i vedlegg I;
  - (j) uttrykket "kompetent sivil luftfartsmyndighet" betyr et offentlig organ som utøver en rettighet til å vurdere samsvar med, å sertifisere og kontrollere bruken av eller salget av produkter eller tjenester eller lisenser innenfor en avtaleparts jurisdiksjon og som kan gjennomføre tvangsfullbyrdelse for å sikre at produkter eller tjenester som markedsføres innenfor dets jurisdiksjon overholder lovfestede krav;
  - (k) uttrykket "konvensjon" betyr konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944, samt endringene og vedleggene til denne;
  - (l) uttrykket "SESAR" betyr den tekniske gjennomføringen av felles europeisk luftrom som sørger for en koordinert og synkronisert utvikling og innføring av de nye generasjonene systemer for lufttrafikkledelse;

(m) uttrykket "ATM-hovedplan" (Air Traffic Management Master Plan/hovedplan for lufttrafikkledelse) betyr startpunktet for SESAR;

(n) uttrykket "EF-medlemsstat" betyr en medlemsstat i Det europeiske fellesskap.

(2) Bruken av uttrykkene "land", "nasjonal", "borgere" eller "territorium" skal ikke berøre hver enkelt avtaleparts status etter folkeretten.

#### *Artikkel 3*

De gjeldende bestemmelser i rettsakter som er omtalt i eller inkludert i vedlegg I i samsvar med vedlegg II, eller i felleskomiteens vedtak, skal være bindende for avtalepartene og skal være eller gjøres til del av deres nasjonale rettsorden som følger:

- (a) en rettsakt som tilsvarer en Fellesskapsforordning skal gjøres til del av avtalepartenes nasjonale rettsorden;
- (b) en rettsakt som tilsvarer et Fellesskapsdirektiv skal overlate til avtalepartenes myndigheter å bestemme formen og midlene for gjennomføringen.

#### *Artikkel 4*

Avtalepartene skal treffe alle de allmenne eller særlige egnede tiltak som er nødvendig til å sikre oppfyllelse av de forpliktelser som følger av denne avtalen og skal avholde seg fra ethvert tiltak som kan sette virkeliggjøringen av målene for denne avtalen i fare.

#### *Artikkel 5*

Bestemmelsene i denne avtalen skal ikke påvirke forholdet mellom avtalepartene til EØS-avtalen.

### **Likebehandling**

#### *Artikkel 6*

Innenfor denne avtalens virkeområde, og uten at det berører noen særbestemmelser inkludert i den, skal enhver forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet være forbudt.

### **Etableringsrett**

#### *Artikkel 7*

Innenfor denne avtalens virkeområde og vilkår og uten at det berører bestemmelsene i gjeldende rettsakter spesifisert i vedlegg I, skal det ikke være noen restriksjoner på etableringsadgangen for borgere fra en EF-medlemsstat eller et ECAA-medlem på noen av deres territorier. Etableringsadgang skal omfatte retten til å igangsette eller videreføre aktivitet som selvstendig næringsdrivende og til å etablere og lede foretak, særlig selskaper eller bedrifter etter de lovfestede vilkår for landets egne borgere i landet hvor slik etablering gjennomføres. Dette skal også gjelde for etablering av agenturer, filialer eller datterselskaper som gjøres av borgere i en EF-medlemsstat eller et ECAA-medlem etablert på noen av disses territorier.

#### *Artikkel 8*

1. Innenfor denne avtalens virkeområde og uten at det berører bestemmelsene i relevante rettsakter spesifisert i vedlegg I, skal selskaper eller bedrifter stiftet eller organisert i henhold til rettsreglene i en EF-medlemsstat eller et ECAA-medlem og som har hovedsete for driften innenfor ECAA, behandles på samme måte som fysiske personer som er borgere i en EF-medlemsstat eller et ECAA-medlem.

2. Uttrykkene "selskaper eller bedrifter" betyr selskaper eller bedrifter stiftet i henhold til sivilrett eller handelsrett, herunder andelslag, og andre rettssubjekter regulert av offentlig eller privat rett, unntatt de allmenntnyttige.

#### *Artikkel 9*

1. Bestemmelsene i artikkel 7 og 8 skal ikke komme til anvendelse for virksomheter som på territoriet til en avtalepart er tilknyttet utøvelse av offentlig myndighet, selv om det er på sporadisk basis.
2. Bestemmelsene i artikkel 7 og 8 og tiltak som treffes i samsvar med disse skal ikke berøre anvendeligheten av avtalepartenes bestemmelser i lover og forskrifter om innreise, opphold og arbeid, eller om spesialbehandling av utenlandske borgere av hensyn til offentlig orden, offentlig sikkerhet eller folkehelse.

#### *Artikkel 10*

1. Uten at det berører gunstigere bestemmelser i eksisterende avtaler og innenfor denne avtalens virkeområde, skal avtalepartene oppheve kvantitative restriksjoner og tiltak som har en tilsvarende virkning på overføring av utstyr, forsyninger, reservedeler og andre innretninger som er nødvendige for at et ECAA-luftfartsselskap skal kunne opprettholde tilbudet av lufttransporttjenester etter vilkårene forutsett i denne avtalen.
2. Forpliktelsen som referert til i paragraf 1, skal ikke utelukke avtalepartene fra å forby eller legge restriksjoner på slik overføring begrunnet i hensyn til offentlig orden eller offentlig sikkerhet, beskyttelse av liv og helse til mennesker, dyr eller planter, eller vern av opphavsrett, industriell rett og næringseiendom. Slike forbud eller restriksjoner skal imidlertid ikke utgjøre et middel for vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult begrensning i handel mellom avtalepartene.

### **Flysikkerhet**

#### *Artikkel 11*

1. Avtalepartene skal iverksette egnede tiltak for å sikre at luftfartøyer registrert hos en avtalepart overholder internasjonale sikkerhetsstandarder etablert i henhold til konvensjonen når de lander på en lufthavn hos en annen avtalepart og at de blir gjenstand for inspeksjon på oppstillingsplassen av autoriserte representanter for den andre avtaleparten, ombord i og rundt luftfartøyet for å kontrollere gyldigheten av fartøydokumentene og besetningsdokumentene og den synlige tilstanden til luftfartøyet og dets utstyr.
2. En avtalepart kan når som helst anmode om samråd vedrørende flysikkerhetsstandardene som håndheves av en annen avtalepart på andre områder enn de som dekkes av rettsaktene omtalt i vedlegg I.
3. Intet i denne avtalen skal fortolkes slik at det begrenser en kompetent sivil luftfartsmyndighets fullmakt til å iverksette ethvert hensiktsmessig og øyeblikkelig tiltak når den måtte bringe på det rene at et produkt eller en tjeneste kan:
  - i. unnlate å overholde de minstestandarder som kan etableres i henhold til konvensjonen, eller
  - ii. forårsake alvorlig bekymring - foranlediget av en inspeksjon som omtalt i paragraf 1 - for at et luftfartøy eller driften av et luftfartøy ikke er i samsvar med minstestandardene etablert i henhold til konvensjonen, eller
  - iii. forårsake alvorlig bekymring for mangel på effektivt vedlikehold og etterfølgelse av minstestandardene etablert i henhold til konvensjonen.
4. Når en kompetent sivil luftfartsmyndighet griper inn i henhold til paragraf 3, skal den umiddelbart informere kompetent sivil luftfartsmyndighet hos de andre avtalepartene om dette, med begrunnelse for sin inngripen.
5. Når tiltak iverksatt i henhold til paragraf 4 ikke oppheves selv om grunnlaget for iverksettelse ikke lenger er til stede, kan enhver avtalepart klage forholdet inn for felleskomiteen.

6. Ved enhver endring i nasjonal lovgivning som gjelder status til kompetent sivil luftfartsmyndighet, skal vedkommende avtalepart underrette de andre avtalepartene.

## **Luftfartssikkerhet**

### *Artikkel 12*

1. For å beskytte sivil luftfart mot ulovlige handlinger skal avtalepartene sikre at de felles grunnleggende standarder og ordninger for samsvarskontroll vedrørende luftfartssikkerhet som er inkludert i vedlegg I anvendes på alle lufthavner i sitt territorium.
2. Avtalepartene skal på anmodning yte enhver form for nødvendig bistand til hverandre for å forhindre ulovlig anfall mot sivile luftfartøy og andre ulovlige handlinger rettet mot sikkerheten til slike luftfartøy, passasjerer og besetning, lufthavner og flynavigasjonshjelpemidler, og enhver annen trussel mot sikkerheten for sivil luftfart.
3. Når det inntreffer en hendelse eller trussel om hendelse med ulovlig anfall mot sivile luftfartøy eller andre ulovlige handlinger rettet mot sikkerheten til slike luftfartøy, passasjerer og besetning, lufthavner og flynavigasjonshjelpemidler, skal avtalepartene bistå hverandre ved å tilrettelegge kommunikasjon og ved andre egnede tiltak beregnet på en hurtig og trygg avslutning av slike hendelser eller trusler om hendelser.
4. En assosiert part kan bli gjenstand for en kommisjonsinspeksjon i henhold til gjeldende EF-lovgivning omtalt i vedlegg I, og den kan bli pålagt å delta i kommisjonsinspeksjoner hos andre avtaleparter.

## **Lufttrafikkledelse**

### *Artikkel 13*

1. Avtalepartene skal samarbeide på området lufttrafikkledelse med sikte på å utvide det felles europeiske luftrom til ECAA for å heve nåværende sikkerhetsstandarder og øke den totale effektiviteten for generelle lufttrafikkstandarder i Europa, for å optimalisere kapasitet og minimere forsinkelser.
2. Med sikte på å lette anvendelse av lovgivningen for det felles europeiske luftrom på sine territorier,
  - skal de assosierte partene, innenfor grensene for sin respektive kompetanse, ved første anledning gjennomføre nødvendige tiltak for å tilpasse sine institusjonelle strukturer for lufttrafikkledelse til det felles europeiske luftrom, særlig ved å utpeke eller etablere egnede nasjonale kontrollorganer som i det minste er funksjonelt uavhengig av tjenestetilbydere for flysikringstjenester.
  - skal Det europeiske fellesskap inkludere de assosierte partene i ethvert operativt initiativ med utspring i det felles europeiske luftrom på områdene flysikringstjenester, luftrom og samtrafikkveie, særlig ved at vedkommende avtaleparter tidlig involveres i etableringen av funksjonelle luftromsblokker.
3. Det europeiske fellesskap skal sørge for at de assosierte partene er fullt inkludert i utarbeidelsen av en ATM-hovedplan og gjennomføringen av denne innen rammen av Kommisjonens SESAR-program.

## **Konkurranse**

### *Artikkel 14*

1. Innenfor denne avtalens virkeområde gjelder bestemmelsene i vedlegg III. Der regler om konkurranse og statsstøtte er tatt med i andre avtaler mellom to eller flere avtaleparter, slik som assosieringsavtaler, skal disse reglene gjelde mellom disse partene.
2. Artikkel 15, 16 og 17 skal ikke gjelde for bestemmelsene i vedlegg III.

## Håndhevelse

### Artikkel 15

1. Uten at det berører paragraf 2 og 3, skal hver avtalepart sikre at rettighetene som følger av denne avtalen, og særlig av rettsaktene spesifisert i vedlegg I, kan påberopes overfor en nasjonal domstol.
2. I tilfeller som kan berøre faktisk eller potensiell lufttrafikk som skal tillates etter denne avtalen, skal EF-organene utøve den myndighet de spesifikt er tillagt etter bestemmelsene i rettsaktene omtalt eller inkludert i vedlegg I.
3. I alle tvister vedrørende lovligheten av vedtak fattet av EF-organer etter denne avtalen, særlig etter rettsaktene spesifisert i vedlegg I, skal De europeiske fellesskaps domstol, i det følgende kalt "Domstolen", ha enekompetanse.

## Fortolkning

### Artikkel 16

1. For så vidt som bestemmelsene i denne avtalen og bestemmelsene i rettsaktene spesifisert i vedlegg I i substans er identiske med tilsvarende regler i EF-traktaten og i lover vedtatt i henhold til EF-traktaten, skal gjennomføring og anvendelse av disse bestemmelsene fortolkes i samsvar med relevante kjennelser og vedtak i Domstolen og Kommissjonen for De europeiske fellesskaps som ble fattet før undertegnelse av denne avtalen. Kjennelser og vedtak fattet etter undertegnelse av denne avtalen skal underrettes de andre avtalepartene. På anmodning fra en av avtalepartene skal følgene av slike senere kjennelser og vedtak avgjøres av felleskomiteen med sikte på å sikre at avtalen virker etter sin hensikt. ECAA-medlemmene skal bli underrettet om eksisterende fortolkninger før undertegnelse av avtalen. Vedtak fattet av felleskomiteen i henhold til denne fremgangsmåten skal være i samsvar med rettspraksis i De europeiske fellesskaps domstol.
2. Hvis en tvist om fortolkning av denne avtalen, av bestemmelsene i rettsaktene spesifisert i vedlegg I, eller av lover vedtatt i henhold til disse som i substans er identiske med tilsvarende regler i EF-traktaten og med lover vedtatt ved anvendelse av EF-traktaten, oppstår i en sak som går for en domstol hos et ECAA-medlem, skal domstolen, hvis den anser det nødvendig for å bli i stand til å avsi en dom og det er i samsvar med vedlegg IV, be Domstolen om å avgjøre tvisten. Et ECAA-medlem kan, gjennom vedtak og i henhold til vedlegg IV, fastsette i hvilken utstrekning og etter hvilke regler dens domstoler må anvende denne bestemmelsen. Et slikt vedtak skal meddeles depositaren og Domstolen. Depositaren skal underrette de andre avtalepartene.
3. Hvis, i henhold til paragrafen 2, en domstol hos en avtalepart hvis avgjørelser det ikke finnes klageadgang til etter nasjonal lovgivning, ikke er i stand til å henvise til De europeiske fellesskaps domstol, skal enhver dom avsagt av en slik domstol formidles av vedkommende avtalepart til felleskomiteen, som skal gripe inn for å ivareta en ensartet fortolkning av denne avtalen. Hvis felleskomiteen innen to måneder etter at et avvik mellom rettspraksis i De europeiske fellesskaps domstol og en dom avsagt av en domstol hos en slik avtalepart har blitt fremmet for den, ikke har lyktes i å ivareta en ensartet fortolkning av denne avtalen, kan fremgangsmåten fastlagt i artikkel 20 tas i bruk.

## Ny lovgivning

### Artikkel 17

1. Denne avtalen skal ikke berøre hver enkelt avtaleparts rettighet, med forbehold om samsvar med prinsippet om likebehandling og bestemmelsene i denne artikkel og artikkel 18 (4), til ensidig vedtak av ny lovgivning eller endring av eksisterende lovgivning på området lufttransport eller et tilhørende område omtalt i vedlegg I. De assosierte partene skal ikke vedta noen slik lovgivning med mindre det er i henhold til denne avtalen.
2. Så snart en avtalepart har gjort vedtak om ny lovgivning eller endring av lovgivning skal den underrette de andre avtalepartene via felleskomiteen senest én måned etter dets vedtak. På anmodning fra en avtalepart skal felleskomiteen innen to måneder etter anmodningen utveksle synspunkter på de følgene slik ny lovgivning eller

slike endringer har for at avtalen skal virke etter sin hensikt.

3. Felleskomiteen skal:

- a) enten vedta en revisjon av vedlegg I som innlemmer, hvis nødvendig på gjensidig basis, den nye lovgivningen eller endringen det gjelder; eller
- b) vedta at den nye lovgivningen eller endringene det gjelder skal anses for å være i samsvar med denne avtalen; eller
- c) beslutte ethvert annet tiltak for å sikre at denne avtalen virker etter sin hensikt.

4. Når det gjelder lovgivning som er vedtatt mellom undertegnelsen av denne avtalen og dens ikrafttreden og som de andre avtalepartene er blitt underrettet om, skal referansedatoen anses for å være den datoen da underrettelsen ble mottatt. Tidspunktet felleskomiteen treffer et vedtak kan ikke være tidligere enn seksti dager etter at denne avtalen har trådt i kraft.

## Felleskomité

### Artikkel 18

1. Det etableres herved en felleskomité som skal være ansvarlig for administrasjon av denne avtalen og skal sikre hensiktsmessig gjennomføring av den, uten at det berører artikkel 15(2) og (3) og artikkel 21 og 22. For dette formål skal den gi anbefalinger og treffe vedtak i de saker som denne avtalen gir bestemmelser om. Felleskomiteens vedtak skal gjennomføres av avtalepartene i henhold til deres egne regler.
2. Felleskomiteen skal bestå av representanter for avtalepartene.
3. Felleskomiteen skal opptre enstemmig. Felleskomiteen kan imidlertid beslutte å fastsette en fremgangsmåte for flertallsavgjørelse i visse særskilte spørsmål.
4. Med det formål at denne avtalen håndheves hensiktsmessig, skal avtalepartene utveksle informasjon om blant annet ny lovgivning eller vedtak som er relevante for denne avtalen, og skal på anmodning fra en avtalepart avholde samråd i felleskomiteen, herunder om sosiale spørsmål.
5. Felleskomiteen skal vedta sine egne saksbehandlingsregler.
6. Et ECAA-medlem eller Det europeiske fellesskap skal på skift lede felleskomiteen i henhold til ordningene som blir nedfelt i dens saksbehandlingsregler.
7. Lederen i felleskomiteen skal innkalle til komitémøte minst én gang i året for å gjennomgå hvordan avtalen generelt virker og når særlige omstendigheter måtte kreve det, etter anmodning fra en avtalepart. Felleskomiteen skal kontinuerlig evaluere utviklingen i rettspraksis i Domstolen. For dette formål skal Det europeiske fellesskap formidle til ECAA-medlemmene alle dommer fra Domstolen som er relevante for denne avtalens virkeområde. Felleskomiteen skal gjøre dette innen tre måneder for å ivareta ensartet fortolkning av avtalen.
8. Felleskomiteen kan beslutte å nedsette arbeidsgrupper som kan bistå den i å utføre sine forpliktelser.

### Artikkel 19

1. Felleskomiteens vedtak skal være bindende for avtalepartene. Når et vedtak fattet av felleskomiteen inneholder et krav om handling fra en avtalepart, skal vedkommende part gjennomføre nødvendige tiltak og underrette felleskomiteen om dette.
2. Felleskomiteens vedtak skal offentliggjøres i Den europeiske unions og avtalepartenes lovtidend. Hvert vedtak skal inneholde avtalepartenes gjennomføringsdato og enhver annen form for informasjon som antas å være relevant for markedsdeltakere.

## **Tvisteløsning**

### *Artikkel 20*

1. Fellesskapet, i samarbeid med EFs medlemsstater, eller et ECAA-medlem, kan bringe en tvist som berører anvendelse eller fortolkning av denne avtalen for felleskomiteen, unntatt når særskilt fremgangsmåte er angitt i denne avtalen.
2. Når en tvist er brakt inn for felleskomiteen etter paragraf 1, skal det umiddelbart avholdes samråd mellom partene i tvisten. I saker hvor Det europeiske fellesskapet ikke er part i tvisten, kan en av partene i tvisten anmode en representant fra Fellesskapet om å delta i samråd. Partene i tvisten kan utarbeide et forslag til løsning som umiddelbart skal legges frem for felleskomiteen. Vedtak fattet av felleskomiteen i henhold til denne fremgangsmåten skal ta hensyn til rettspraksis i Domstolen.
3. Hvis det har gått fire måneder etter at forholdet ble brakt inn for felleskomiteen og den ikke har lyktes i å fatte et vedtak som løser tvisten, kan partene i tvisten henvise den til Domstolen, som skal fatte endelig og bindende vedtak. Reglene for slike henvisninger til Domstolen er angitt i vedlegg IV.
4. Hvis felleskomiteen innen fire måneder ikke fatter vedtak om et spørsmål som har vært henvist til den, kan avtalepartene i henhold til artikkel 21 og 22 iverksette hensiktsmessige beskyttelsestiltak med varighet på høyst seks måneder. Etter denne perioden kan hver avtalepart si opp avtalen med umiddelbar virkning. En avtalepart skal ikke iverksette beskyttelsestiltak på grunnlag av et forhold som er blitt henvist til Domstolen i henhold til denne avtalen, unntatt i saker definert i artikkel 11(3) eller i samsvar med ordninger fastsatt i særskilte lover spesifisert i vedlegg I.

## **Beskyttelsestiltak**

### *Artikkel 21*

Uten at det berører artikkel 11(3) og fly- og luftfartssikkerhetsvurderingene omtalt i protokollene til denne avtalen, skal beskyttelsestiltakenes virkeområde og varighet være begrenset til det som er strengt nødvendig for å avhjelpe situasjonen. Det skal gis prioritet til slike tiltak som skaper minst mulig forstyrrelse for denne avtalens virkemåte.

### *Artikkel 22*

1. En avtalepart som overveier å iverksette beskyttelsestiltak skal gjennom felleskomiteen underrette de andre avtalepartene om sin intensjon og skal fremlegge all relevant informasjon.
2. Avtalepartene skal umiddelbart innlede samråd med felleskomiteen med sikte på å komme frem til en allment akseptabel løsning.
3. Uten at det berører artikkel 11(3), kan vedkommende avtalepart ikke iverksette beskyttelsestiltak før det har gått én måned fra underrettelse etter paragraf 1 ble gitt, med mindre fremgangsmåten for samråd etter paragraf 2 er slutført før utløpet av den angitte tidsfristen.
4. Den berørte avtaleparten skal uten forsinkelse underrette felleskomiteen om iverksatte tiltak og skal fremlegge all relevant informasjon.

## Offentliggjøring av informasjon

### Artikkel 23

Avtalepartenes representanter, delegater og eksperter, samt tjenestemenn som opptrer etter denne avtalen pålegges, også etter at de har avsluttet sin tjeneste, å ikke offentliggjøre informasjon som kommer inn under yrkesmessig taushetsplikt, særlig informasjon om foretak, deres forretningsforbindelser eller kostnadskomponenter.

## Tredjeland og internasjonale organisasjoner

### Artikkel 24

1. Avtalepartene skal på anmodning fra en avtalepart avholde samråd innenfor felleskomiteens rammer, i henhold til fremgangsmåtene angitt i artikkel 25 og 26
  - (a) om lufttransport saker som behandles i internasjonale organisasjoner; og
  - (b) om ulike sider ved mulig utvikling i forholdet mellom avtalepartene og tredjeland på lufttransportområdet, og om virkemåten til hovedelementene i bilaterale eller multilaterale avtaler inngått på dette området.
2. Samråd som vist til i paragraf 1, skal avholdes innen én måned etter anmodningen og snarest mulig i hastesaker.

### Artikkel 25

1. Hovedmålsetningene med samråd i henhold til artikkel 24(a) skal være:
  - (a) å bestemme i fellesskap om sakene skaper problemer av felles interesse; og
  - (b) avhengig av slike problemers art:
    - å vurdere i fellesskap om avtalepartene bør opptre samordnet i angjeldende internasjonale organisasjoner, eller
    - å vurdere i fellesskap eventuelle andre fremgangsmåter som kan være hensiktsmessig.
2. Avtalepartene skal snarest mulig utveksle all informasjon som er relevant for målsetningene forutsatt i paragraf 1.

### Artikkel 26

Hovedmålsetningene med samråd i henhold til artikkel 24(1)(b) skal være å gjennomgå relevante spørsmål og å vurdere eventuelle hensiktsmessige tiltak.

## Overgangsordninger

### Artikkel 27

1. Protokoll I til VIII etablerer de overgangsordninger og tilhørende perioder som gjelder mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og vedkommende assosiert part på den annen. I forholdet mellom Norge eller Island og en assosiert part skal de samme vilkår gjelde som mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og vedkommende assosiert part på den annen.

2. I overgangsperiodene referert til i paragraf 1 skal de relevante delene av lufttransportreglene mellom to assosierte parter fastsettes med utgangspunkt i den mest restriktive av de to protokollene som gjelder for angjeldende assosierte parter.
3. Den gradvise overgangen til full anvendelse av ECAA for hver assosiert part skal være gjenstand for vurderinger. Vurderingene skal utføres av Det europeiske fellesskap i samarbeid med vedkommende assosiert part. Når en assosiert part er overbevist om at vilkårene for å avslutte en overgangsperiode som angitt i vedkommende protokoll er oppfylt, skal den underrette Det europeiske fellesskap om at en vurdering bør utføres.
4. Hvis Det europeiske fellesskap fastslår at vilkårene er oppfylt skal det underrette felleskomiteen og deretter beslutte at vedkommende assosiert part er kvalifisert for overgang til neste overgangsperiode eller for fullt opptak i det felles europeiske luftfartsmarked.
5. Hvis Det europeiske fellesskap avgjør at vilkårene ikke er oppfylt skal dette rapporteres til felleskomiteen. Fellesskapet skal gi anbefalinger om spesifikke forbedringer til vedkommende assosiert part og fastsette en gjennomføringsperiode innen hvilken disse forbedringene med rimelighet kan gjennomføres. Før utløpet av gjennomføringsperioden skal det gjøres en annengangsvurdering, og hvis nødvendig ytterligere vurderinger, av om de anbefalte forbedringene er blitt gjennomført på en effektiv og tilfredsstillende måte.

### **Forhold til bilaterale lufttransportavtaler og -ordninger**

#### *Artikkel 28*

1. Bestemmelsene i denne avtalen skal ha forrang før relevante gjeldende bestemmelser i bilaterale luftfartsavtaler og/eller ordninger mellom de assosierte partene på den ene siden og Det europeiske fellesskap, en EF-medlemsstat, Norge eller Island på den andre siden, samt mellom assosierte parter.
2. Til tross for paragraf 1, i overgangsperiodene omtalt i artikkel 27, skal bestemmelsene om eierskap, trafikkrettigheter, kapasitet, frekvenser, luftfartøytype eller bytte av luftfartøy, rutesamarbeid og prissetting i en gjeldende bilateral avtale eller ordning mellom en assosiert part og Det europeiske fellesskap, en EF-medlemsstat, Norge eller Island eller mellom to assosierte parter, anvendes mellom partene til avtalen, hvis slike bilaterale avtaler og/eller ordninger er mer fleksible, med hensyn til berørte luftfartsselskapers frihet, enn bestemmelsene i protokollen som gjelder for vedkommende assosiert part.
3. En tvist mellom en assosiert part og en annen avtalepart som gjelder om bestemmelsene i protokollen for vedkommende assosiert part eller de bilaterale avtalene og/eller ordningene er, med sikte på full anvendelse av ECAA, mer fleksible, skal avgjøres i samsvar med tvisteløsningsprosedyren fastsatt i artikkel 20. Tvister om hvordan forholdet mellom motstridende protokoller skal vurderes, skal løses på samme måte.

### **Ikrafttreden, revurdering, heving og andre bestemmelser**

#### *Artikkel 29*

##### **Ikrafttreden**

1. Denne avtalen skal ratifiseres eller godkjennes av de underskriftsberettigede i henhold til deres egne prosedyrer. Ratifikasjons- eller godkjenningssdokumenter skal deponeres hos Rådssekretariatet (depositar), som skal underrette alle andre underskriftsberettigede samt Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart om dette.
2. Denne avtalen skal tre i kraft den første dagen i den andre måneden etter at ratifikasjons- eller godkjenningssdokumentene er deponert av Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater, og minst én assosiert part. For hver underskriftberettiget som ratifiserer eller godkjenner denne avtalen etter nevnte dato, skal den tre i kraft den første dagen i den andre måneden etter at vedkommende underskriftsberettigede har deponert ratifikasjons- eller godkjenningssdokumentene.

3. Til tross for paragraf 1 og 2 kan Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater, og minst én assosiert part, vedta midlertidig innbyrdes anvendelse av denne avtalen i samsvar med nasjonal lovgivning fra underskriftdatoen, ved å underrette depositaren, som skal underrette de andre avtalepartene om dette.

#### *Artikkel 30*

##### Revurdering

Denne avtalen skal revurderes hvis en avtalepart anmoder om det og uansett fem år etter at den har trådt i kraft

#### *Artikkel 31*

##### Heving

1. Hver enkelt avtalepart kan si opp avtalen ved å underrette depositaren, som skal underrette de andre avtalepartene og Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart om dette. Hvis denne avtalen sies opp av Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater, skal den opphøre å gjelde ett år etter underrettelsesdatoen. Hvis denne avtalen sies opp av en annen avtalepart, skal den opphøre å gjelde kun for vedkommende avtalepart ett år etter underrettelsesdatoen. Lufttrafikk som drives på avtalens opphørsdato kan likevel fortsette frem til utgangen av Det internasjonale luftfartsforbunds (IATA) trafikkprogramperiode, for den trafikkprogramperioden opphørsdatoen faller inn under.
2. Når en assosiert part blir medlem av Den europeiske unionen, skal denne part automatisk opphøre å være en avtalepart til denne avtalen og skal i stedet bli en EF-medlemsstat.
3. Denne avtalen skal opphøre å gjelde eller midlertidig oppheves for en avtalepart hvis den tilsvarende assosieringsavtalen opphører å gjelde eller midlertidig oppheves.

#### *Artikkel 32*

##### Utvidelse av ECAA

Det europeiske fellesskap kan invitere enhver stat eller ethvert rettssubjekt som er innstilt på å gjøre sine lover om lufttransport og relaterte forhold forenlige med Fellesskapets lover, og som Fellesskapet har etablert eller er i ferd med å etablere en ramme for nært økonomisk samarbeid med, slik som en assosieringsavtale, til å delta i ECAA. For dette formål skal avtalepartene endre avtalen deretter.

#### *Artikkel 33*

##### Gibraltar lufthavn

1. Anvendelsen av denne avtalen på Gibraltar lufthavn forstås å ikke berøre den rettslige stillingen for henholdsvis Kongeriket Spania og Det forente kongerike i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.
2. Anvendelsen av denne avtalen på Gibraltar lufthavn skal utsettes til ordningene fastsatt i felleserklæringen til utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike av 2. desember 1987 er iverksatt.

#### *Artikkel 34*

##### Språk

Denne avtalen er utarbeidet i én enkelt originaltekst på de offisielle språkene til Den europeiske unions institusjoner og på de offisielle språkene til øvrige avtaleparter utover Fellesskapet og dets Medlemsstater, og som hver for seg er like gyldige.

**TIL VITTELIGHET DERAU har de befullmættede, som er behørig autorisert til dette, undertegnet denne avtalen:**

**VEDLEGG I****Regler som gjelder for sivil luftfart**

"Gjeldende bestemmelser" i Det europeiske fellesskapets etterfølgende rettsakter skal komme til anvendelse i samsvar med hovedavtalen og vedlegg II om horisontal tilpasning med mindre annet er spesifisert i dette vedlegget eller i protokoll I til VIII deretter. Der det er nødvendig, er særlige tilpasninger for hver enkelt rettsakt angitt heretter:

**A. Markedsadgang og tilhørende spørsmål****Nr. 2407/92**

Rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 18 og vedlegget unntatt henvisningen i artikkel 13(3) til artikkel 226 (tidligere 169) i EF-traktaten

**Nr. 2408/92**

Rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet endret eller tilpasset av

- Artikkel 29 i akten om tiltredelesvilkårene for Republikken Østerrike, Republikken Finland og Kongeriket Sverige;
- EØS-komiteens beslutning nr. 7/94 av 21. mars 1994 om endringer av EØS-avtalens protokoll 47 og enkelte vedlegg til EØS-avtalen;
- Artikkel 20 i akten om tiltredelesvilkårene for Den tsjekkiske republikk, Republikken Estland, Republikken Kypros, Republikken Latvia, Republikken Litauen, Republikken Ungarn, Republikken Malta, Republikken Polen, Republikken Slovenia og Den slovakiske republikk og tilpasningen av de traktater som er Den europeiske unions grunnlag, i det følgende kalt "Tilslutningsakten av 2003".

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 15 og vedlegg I, II og III

**Nr. 2409/92**

Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 om takster og rater i lufttrafikk

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 10

**Nr. 95/93**

Rådsforordning (EØF) nr. 95/93 av 18. januar 1993 om fastsettelse av felles regler for fordeling av tidsluker på lufthavnene i Fellesskapet

endret av:

- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 894/2002 av 27. mai 2002 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 95/93
- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1554/2003 av 22. juli 2003 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 95/93
- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 793/2004 av 21. april 2004 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 95/93

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 12, og 14a(2)

Når det gjelder anvendelsen av artikkel 12(2), skal uttrykket "kommisjonen" forstås som "felleskomiteen"

**Nr. 96/67**

Rådsdirektiv nr. 96/67/EF av 15. oktober 1996 om adgang til markedet for lufthavnrelaterede tjenester i lufthavnene i Fellesskapet

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 25 og vedlegg

Når det gjelder anvendelsen av artikkel 10, skal uttrykket "medlemsstater" forstås som "EF-medlemsstater".  
Når det gjelder anvendelsen av artikkel 20(2), skal uttrykket "kommisjonen" forstås som "felleskomiteen"

**Nr. 785/2004**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 8, og 10(2)

**B. Lufttrafikkleidelse****Nr. 549/2004**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004, om rammene for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 4, 6 og 9 til 14

**Nr. 550/2004**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om utøvelse av flysikringstjenester i det felleseuropeiske luftrom (forordningen om tjenestetilbydere)

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 19, vedlegg I og II

**Nr. 551/2004**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og utnyttelse av det felles europeiske luftrommet (luftromsforordningen)

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 11

**Nr. 552/2004**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 552/2004 av 10. mars 2004 om interoperabilitet i det europeiske lufttrafikkstyringsnett (forordningen om interoperabilitet)

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 12, vedlegg I til V

**Nr. 2096/2005**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 2096/2005 av 20. desember 2005 om felles krav for utøvelse av flysikringstjenester

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 9, vedlegg I til V

**Nr. 2150/2005**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 2150/2005 av 23. desember 2005 om felles regler for fleksibel utnyttelse av luftrommet

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel til 9 og vedlegg

**C. Flysikkerhet****Nr. 3922/91**

Rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart  
endret av:

- Kommissjonsforordning (EF) nr. 2176/96 av 13. november 1996 om tilpasning av rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 til den vitenskapelige og tekniske utvikling
- Kommissjonsforordning (EF) nr. 1069/1999 av 25. mai 1999 om tilpasning av rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 til den vitenskapelige og tekniske utvikling
- Kommissjonsforordning (EF) nr. 2871/2000 av 28. desember 2000 om tilpasning til den vitenskapelige og tekniske utvikling av rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart.
- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 10, 12 til 13 med unntak av Artikkel 4 (1) og Artikkel 8 (2) (andre setning), vedlegg I til III

Når det gjelder anvendelsen av artikkel 12, skal uttrykket "medlemsstater" forstås som "EF-medlemsstater".

#### **Nr. 94/56**

Rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart.

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 12

Når det gjelder anvendelsen av Artikkel 9 og 12, skal uttrykket "kommisjonen" forstås som "alle andre ECAA-avtaleparter".

#### **Nr. 1592/2002**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet

endret av:

- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1643/2003 av 22. juli 2003 om endring av Forordning nr. 1592/2002
- Kommissjonsforordning (EF) nr. 1701/2003/EF av 24. september 2003 om tilpasning av artikkel 6 i forordning (EF) nr. 1592/2002

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 57, vedlegg I og II

#### **Nr. 2003/42**

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 11, vedlegg I og II

#### **Nr. 1702/2003**

Kommissjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilknyttet materiell, deler og utstyr samt for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner

endret av:

Kommissjonsforordning (EF) nr. 381/2005 av 7. mars 2005 om endring av forordning (EF) nr. 1702/2003

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 4, vedlegg. Overgangsperiodene omtalt i denne forordningen skal fastsettes av felleskomiteen.

#### **Nr. 2042/2003**

Kommissjonsforordning (EF) nr 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet ved luftfartøyer og luftfartsmateriell, deler og utstyr, og godkjenning av organisasjoner og personell

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 6, vedlegg I til IV

**Nr. 104/2004**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 104/2004 av 22. januar 2004 om fastsettelse av regler for organiseringen og sammensetningen av klageinstansen for Det europeiske flysikkerhetsbyrå

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 7 og vedlegg

**Nr. 488/2005**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 488/2005 av 21. mars 2005 om gebyrer og avgifter som pålegges av Det europeiske byrå for luftfartssikkerhet

**Nr. 2111/2005**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om etablering av en fellesskapsliste over luftfartsselskap som har forbud mot å operere innen Fellesskapet, og om informasjon til flypassasjerer om identiteten til det flyselskap som opererer en rute, samt opphevelse av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 13 og vedlegg

**D. Luftfartssikkerhet**

**Nr. 2320/2002**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2320/2002 av 16. desember 2002 om fastsettelse av felles bestemmelser om luftfartssikkerhet i sivil luftfart

endret av:

- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 849/2004 av 29. april 2004 om endring av forordning (EF) nr. 2320/2002

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 12 og vedlegg

**Nr. 622/2003**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 622/2003 av 4. april 2003 om fastsettelse av tiltak for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet

endret av:

- Kommisjonsforordning (EF) nr. 68/2004 av 15. januar 2004 om endring av forordning (EF) nr. 622/2003
- Kommisjonsforordning (EF) nr. 781/2005 av 24. mai 2005 om endring av forordning (EF) nr. 622/2003
- Kommisjonsforordning (EF) nr. 857/2005 av 6. juni 2005 om endring av forordning (EF) nr. 622/2003

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 5 og vedlegg

**Nr. 1217/2003**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 1217/2003 av 4. juli 2003 om felles krav for et nasjonalt kvalitetskontrollprogram

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 11, vedlegg I og II

**Nr. 1486/2003**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 1486/2003 av 22. august 2003 om fastsettelse av framgangsmåter for gjennomføring av Kommisjonens inspeksjoner av sikkerhet i sivil luftfart

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 16

**Nr. 1138/2004**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 1138/2004 av 21. juni 2004 om fastsettelse av en felles definisjon av kritiske deler av sikkerhetsbegrensede områder i lufthavner

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 8

### E. Miljø

**Nr. 89/629**

Rådsdirektiv nr. 89/629/EØF av 4. desember 1989 om begrensning av støyemisjon fra sivile subsoniske jetfly

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 8

**Nr. 92/14**

Rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992 om begrensning i bruk av fly omfattet av del II kapittel 2 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 2. utgave (1988)

endret av:

- Rådsdirektiv 98/20/EF av 30. mars 1998 om endring av direktiv 92/14/EØF
- Kommisjonsdirektiv 1999/28/EF av 21. april 1999 om endring av vedlegget til rådsdirektiv 92/14/
- Kommisjonsforordning (EF) nr. 991/2001 av 21. mai 2001 om endring av annekts til rådsdirektiv 92/14/EØF

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 11 og vedlegg

**Nr. 2002/30**

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/30/EF av 26. mars 2002 om regler og fremgangsmåter for innføring av driftsbegrensninger knyttet til støy i lufthavner i Fellesskapet

tilpasset ved Tilslutningsakten av 2003

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 15, vedlegg I og II

**Nr. 2002/49**

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av eksternt støy

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 16, vedlegg I til VI

### F. Sosiale sider

**Nr. 1989/391**

Rådsdirektiv 89/391/EØF av 12. juni 1989 om iverksetting av tiltak som forbedrer arbeidstakernes sikkerhet og helse på arbeidsplassen

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 16, og 18-19

**Nr. 2003/88**

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/88/EF av 4. november 2003 om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 19, 21 til 24 og 26 til 29

**Nr. 2000/79**

Rådsdirektiv 2000/79/EF av 27. november 2000 om gjennomføring av Den europeiske avtale om organisering av arbeidstiden til mobilt personell i sivil luftfart, inngått mellom Sammenslutningen av europeiske luftfartsselskaper (AEA), Den europeiske transportarbeiderføderasjonen (EFT), European Cockpit Association (ECA), Den europeiske sammenslutning av regionale luftfartsselskaper (ERA) og Den internasjonale sammenslutning av charterflyselskaper (IACA)

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 5

### G. Forbrukervern

**Nr. 90/314**

Rådsdirektiv 90/314/EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 10

**Nr. 92/59**

Rådsdirektiv 92/59/EØF av 29. juni 1992 om alminnelig produktsikkerhet

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 19

**Nr. 93/13**

Rådsdirektiv nr. 93/13/EØF av 5. april 1993 om urimelige vilkår i forbrukeravtaler

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 10 og vedlegg

Når det gjelder anvendelsen av Artikkel 10, skal uttrykket "kommisjonen" forstås som "alle andre ECAA-avtaleparter".

**Nr. 95/46**

Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 34

**Nr. 2027/97**

Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker endret av:

- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 889/2002 av 13. mai 2002 om endring av rådsforordning (EF) nr. 2027/97

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 8

**Nr. 261/2004**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flyging samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 295/91

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 17

#### H. Annen lovgivning

**Nr. 2299/1989**

Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juli 1989 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer endret av:

- Rådsforordning (EØF) nr. 3089/93 av 29. oktober 1993 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 2299/89
- Rådsforordning nr. 323/1999 av 8. februar 1999 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 2299/89

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 22 og vedlegg

**Nr. 91/670**

Rådsdirektiv nr. 91/670/EØF av 16. desember 1991 om gjensidig godkjenning av personsertifikater for å utøve funksjoner i sivil luftfart

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 8 og vedlegg

**Nr. 3925/91**

Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 av 19. desember 1991 om avskaffelse av kontroll og formaliteter for håndbagasje og innsjekket bagasje tilhørende personer som flyr innenfor Fellesskapet, og for bagasje tilhørende personer som reiser med båt innenfor Fellesskapet

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 5

**Nr. 437/2003**

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 437/2003 av 27. februar 2003 om statistiske oppgaver over lufttransport av passasjerer, gods og post

endret av:

- Kommisjonsforordning (EF) nr. 1358/2003 av 31. juli 2003 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 437/2003

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 11, vedlegg I og II

**Nr. 1358/2003**

Kommisjonsforordning (EF) nr. 1358/2003 av 31. juli 2003 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 437/2003 om statistiske oppgaver over lufttransport av passasjerer, gods og post og om endring av vedlegg I og II til denne

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 1 til 4, vedlegg I til III

**Nr. 2003/96**

Rådskonklusjon 2003/96/EF av 27. oktober 2003 om omstrukturering av EF-bestemmelsene for beskatning av energiprodukter og elektrisitet

*Gjeldende bestemmelser:* Artikkel 14 (1)(b) og 2

## **VEDLEGG II**

### **Horizontal tilpasning og visse prosessuelle bestemmelser**

Bestemmelsene i rettsaktene spesifisert i vedlegg I skal gjelde i henhold til avtalen og punkt 1 til 4 i dette vedlegget, med mindre noe annet er bestemt i vedlegg I. De særskilte tilpasningene som kreves for hver enkelt rettsakt er angitt i vedlegg I. Avtalen skal anvendes i samsvar med de prosessuelle bestemmelsene i punkt 5 til 6.

#### **1. RETTSAKTENES INNLEDENDE DELER**

Preamblene i de spesifiserte rettsaktene er ikke tilpasset denne avtalens formål. De er relevante i den utstrekning det er nødvendig for en riktig fortolkning og anvendelse av bestemmelsene i slike rettsakter innenfor rammen av avtalen.

#### **2. SÆRSKILT TERMINOLOGI I RETTSAKTENE**

Følgende uttrykk i rettsaktene spesifisert i vedlegg I skal forstås som følger:

- a) uttrykket "Felleskapet" skal forstås som "felles europeisk luftfartsmarked";
- b) uttrykkene "felleskapsret", "Felleskapets regelverk", "felleskapsdokumenter" og "EF-traktaten" skal forstås som "ECAA-avtalen";
- c) uttrykket "lufthavn i Felleskapet" skal forstås som "lufthavn som ligger i det felles europeiske luftfartsmarked";
- d) uttrykket "Den europeiske unions lovtidend" eller "Det europeiske fellesskaps lovtidend" skal forstås som "avtalepartenes lovtidend";
- e) uttrykket "luftfartsselskap i Felleskapet" skal forstås som "ECAA-luftfartsselskap";

#### **3. HENVISNING TIL MEDLEMSSTATER**

Uten at det berører punkt 4 i dette vedlegget, når rettsakter spesifisert i vedlegg I henviser til "Medlemsstat(er)", skal henvisningen forstås å omfatte, i tillegg til EU-medlemsstater, også ECAA-medlemmer.

#### **4. BESTEMMELSER OM DET EUROPEISKE FELLESKAPETS KOMITEER OG SAMRÅD MED DE ASSOSIERTE PARTER**

Ekspertene fra de assosierte parter skal rådspørres av Kommisjonen og gis mulighet til å komme med råd hver gang de spesifiserte rettsaktene i vedlegg I bestemmer samråd mellom Kommisjonen og EF-komiteer, og for å få mulighet til å komme med råd eller uttalelser.

Hvert samråd skal bestå av et møte ledet av Kommisjonen og skal finnes sted i felleskomiteen på anmodning fra Kommisjonen i forkant av samråd for relevant EF-komité. Kommisjonen skal sørge for at alle assosierte parter får all nødvendig informasjon minst to uker før møtet, med mindre særlige omstendigheter krever kortere forvarsel.

De assosierte partene skal bli anmodet om å komme med sine synspunkter til Kommisjonen. Kommisjonen skal ta tilbørlig hensyn til råd fra de assosierte partene.

Bestemmelsene over skal ikke gjelde for anvendelsen av de konkurranseregler angitt i denne avtalen, som skal reguleres av de særskilte samrådsprosedyrene angitt i vedlegg III.

#### **5. SAMARBEID OG INFORMASJONSUTVEKSLING**

For å lette maktutøvelsen for avtalepartenes rette myndigheter, skal vedkommende myndigheter på anmodning gjensidig utveksle all informasjon som er nødvendig for at avtalen skal virke etter sin hensikt.

#### **6. HENVISNING TIL SPRÅK**

Avtalepartene skal ha rett til å bruke, i fremgangsmåtene etablert i denne avtalens virkeområde og uten at det berører vedlegg IV, ethvert offisielt språk i Den europeiske unions institusjoner eller hos en annen avtalepart. Avtalepartene er imidlertid klar over at bruk av engelsk vil lette disse fremgangsmåtene. Hvis et språk som ikke er offisielt språk i Den

europiske unions institusjoner er brukt i et offisielt dokument, skal det samtidig leveres en oversettelse til et offisielt språk i Den europeiske unions institusjoner, hvor det tas hensyn til bestemmelsen i forrige setning. Hvis en avtalepart har til hensikt å bruke et språk som ikke er offisielt språk i Den europeiske unions institusjoner i en muntlig prosess, skal avtaleparten sørge for simultanoversettelse til engelsk.

**VEDLEGG III****Regler om konkurranse og statsstøtte omtalt i artikkel 14 i hovedavtalen***Artikkel 1*

## Statlige monopoler

En assosiert part skal gradvis tillemppe ethvert statlig monopol av forretningsmessig natur for å sikre at det, ved utløpet av den andre perioden omtalt i protokollen til denne avtalen som inneholder overgangstiltak for vedkommende assosiert part, ikke forekommer noen forskjellsbehandling mellom avtalepartenes borgere angående vilkårene for anskaffelse og markedsføring av varer. Felleskomiteen skal holdes informert om tiltakene som er innført for å nå denne målsetningen.

*Artikkel 2*

## Tilnærming mellom statsstøtte og konkurranselovgivning

1. Avtalepartene anerkjenner viktigheten av tilnærming mellom den eksisterende lovgivningen om statsstøtte og konkurranse hos de assosierte partene og i Det europeiske fellesskapet. De assosierte partene skal tilstrebe å gjøre sine nåværende og fremtidige lover om statsstøtte og konkurranse gradvis forenlige med gjeldende fellesskapsrett.

2. Tilnærmingen skal begynne når denne avtalen trer i kraft, og skal gradvis utvides til å omfatte alle deler av Det europeiske fellesskaps bestemmelser om statsstøtte og konkurranse omtalt i dette vedlegget ved utløpet av den andre perioden omtalt i protokollen til denne avtalen som inneholder overgangstiltak for vedkommende assosiert part. Den assosierte parten skal også, i overenskomst med Kommisjonen, bestemme hvordan det skal føres tilsyn med gjennomføringen av tilnærmingen av lovgivningen og dens håndhevelse.

*Artikkel 3*

## Konkurranseregler og andre økonomiske bestemmelser

1. Følgende praksis er ikke i samsvar med denne avtalens hensikt, i den utstrekning de berører handel mellom to eller flere avtaleparter:

(i) alle avtaler mellom foretak, vedtak fattet av sammenslutninger av foretak og felles foretakspraksis som har som målsetning eller virkning å hindre, begrense eller vri konkurranse.

(ii) at et eller flere foretak utilbørlig utnytter en dominerende stilling på avtalepartenes territorier som en helhet eller på en betydelig del disse

(iii) enhver statsstøtte som vrir eller truer med å vri konkurranse ved å favorisere visse foretak eller visse produkter

2. Enhver praksis i strid med denne artikkel skal vurderes på grunnlag av kriterier som fremkommer ved anvendelse av gjeldende konkurranseregler i Det europeiske fellesskap, særlig av artikkel 81, 82, 86 og 87 i EF-traktaten og fortolkende dokumenter vedtatt av EF-organene.

3. Hver assosiert part skal sørge for at et funksjonelt uavhengig offentlig organ blir gitt tilstrekkelig myndighet for full anvendelse av paragraf 1(i) og (ii), når det gjelder private og offentlige foretak som er gitt særskilte rettigheter.

4. Hver assosiert part skal utpeke eller etablere en funksjonelt uavhengig myndighet som blir gitt tilstrekkelig myndighet for full anvendelse av paragraf 1 (iii). Denne myndigheten skal, blant annet, ha myndighet til å godkjenne statsstøtteordninger og individuelle tildelinger av støtte i samsvar med paragraf 2, samt ha myndighet til å pålegge tilbakebetaling av ulovlig tildelt statsstøtte.

5. Hver avtalepart skal sørge for innsyn på området statsstøtte, blant annet ved å gi de andre avtalepartene en fast årlig rapport, eller tilsvarende, som følger fremgangsmåten og presentasjonsformen i EF-oversikten over statsstøtte. På anmodning fra en avtalepart, skal en annen avtalepart gi informasjon om bestemte enkelttilfeller av offentlig støtte.

6. Hver assosiert part skal etablere en full oversikt over støtteordninger innført før etableringen av myndigheten omtalt i paragraf 4 og skal tilpasse slike støtteordninger etter kriteriene omtalt i paragraf 2.

7. (a) Når det gjelder anvendelse av bestemmelsene i paragraf 1 (iii), anerkjenner avtalepartene at under de periodene omtalt i protokollen til denne avtalen som inneholder overgangstiltakene for en assosiert part, skal enhver

offentlig støtte gitt av vedkommende assosiert part bli vurdert med henblikk på at vedkommende assosierte part må anses som et område identisk med områdene i Det europeiske fellesskap beskrevet i artikkel 87(3)(a) i EF-traktaten.

- (b) Ved utløpet av den første perioden omtalt i protokollen til denne avtalen som inneholder overgangstiltakene for en assosiert part, skal denne part legge frem for Kommisjonen sitt bruttonasjonalprodukt per innbygger på NUTS II-nivå. Myndigheten omtalt i paragraf 4 og Kommisjonen skal deretter i fellesskap vurdere berettigelsen til regionene i vedkommende assosierte part samt maksimum støtteintensitet i forhold til dette for å tegne opp det regionale støttekartet på grunnlag av de gjeldende retningslinjene i Det europeiske fellesskap.

8. Hvis en av avtalepartene anser en bestemt praksis for ikke å være i samsvar med vilkårene i paragraf 1, kan den iverksette hensiktsmessige tiltak etter samråd innen felleskomiteen eller tretti arbeidsdager etter henvisning av slikt samråd.

9. Avtalepartene skal ved utveksling av informasjon ta hensyn til begrensingene som følger av yrkesmessig taushetsplikt.

## **VEDLEGG IV**

### **Henvisning til De europeiske fellesskaps domstol**

#### **1. Generelle prinsipper angående artikkel 16 i avtalen**

1. Fremgangsmåtene etablert av De europeiske fellesskaps domstol, idet følgende kalt "Domstolen", for henvisning av foreløpige kjennelser innen Det europeiske fellesskap skal gjelde, så langt det er hensiktsmessig. Utover den foreløpige kjennelsen, skal en domstol hos en avtalepart anvende den fortolkningen Domstolen har bestemt.
2. Avtalepartene skal, innenfor denne avtalens virkeområde, ha de samme rettigheter til å komme med merknader til Domstolen som EF-medlemsstatene har.

#### **2. Rekkevidde og regler for fremgangsmåten innført i artikkel 16(2).**

1. Når en avtalepart i samsvar med andre setning i artikkel 16(2) gjør et vedtak om rekkevidde og regler for henvisninger til Domstolen, skal vedtaket spesifisere at enten:
  - (a) enhver domstol hos avtaleparten hvis avgjørelser det ikke finnes klageadgang til etter nasjonal lovgivning, skal anmode Domstolen om å avsi en foreløpig kjennelse i en tvist som oppstår i en sak som går for vedkommende domstol og som gjelder gyldighet eller fortolkning av en rettsakt omtalt i artikkel 16(2), hvis domstolen anser at en avgjørelse av tvisten er nødvendig for å kunne avsi en kjennelse, eller
  - (b) enhver domstol hos vedkommende avtalepart kan anmode Domstolen om å avsi en foreløpig kjennelse i en tvist som oppstår i en sak som går for vedkommende domstol og som gjelder gyldighet eller fortolkning av en rettsakt omtalt i artikkel 16(2), hvis domstolen anser at en avgjørelse av tvisten er nødvendig for å kunne avsi en kjennelse.
2. Reglene for anvendelse av artikkel 16(2) skal baseres på prinsippene nedfelt i lovbestemmelsene som regulerer Domstolens funksjon, herunder gjeldende bestemmelser i EF-traktaten, vedtektene og rettergangsreglene for Domstolen, samt rettspraksis fra sistnevnte. I tilfelle den fatter en avgjørelse vedrørende reglene for anvendelse av denne bestemmelsen, skal avtaleparten også ta hensyn til de praktiske retningslinjene offentliggjort av Domstolen i kunngjøringen om henvisninger av foreløpige kjennelser fra nasjonale domstoler.

#### **3. Henvisninger i henhold til artikkel 20(3) i avtalen**

Domstolen skal behandle tvister fremlagt for den i henhold til artikkel 20(3) på samme måte som de som er fremlagt for den i henhold til artikkel 239 i EF-traktaten.

#### **4. Henvisninger til Domstolen og språk**

Avtalepartene skal ha rett til å bruke, i rettergangsmåten for Domstolen fastlagt i denne avtalens virkeområde, ethvert offisielt språk i Den europeiske unions institusjoner eller hos en annen avtalepart. Hvis et språk som ikke er et offisielt språk i Den europeiske unions institusjoner er brukt i et offisielt dokument, skal det samtidig leveres en oversettelse til fransk. Hvis en avtalepart har til hensikt å bruke et språk som ikke er offisielt språk i Den europeiske unions institusjoner i en muntlig prosess, skal avtaleparten sørge for simultanoversettelse til fransk.

**VEDLEGG V****Protokoll I****Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på denne ene siden, og  
Republikken Albania på den annen****Artikkel 1  
Overgangsperioder**

(1) Den første overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2(1) i denne protokollen er blitt oppfylt av Republikken Albania, heretter kalt "Albania", stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

(2) Den andre overgangsperioden skal strekke seg fra utløpet av den første overgangsperioden til alle vilkårene angitt i artikkel 2(2) i denne protokollen er blitt oppfylt av Albania, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

**Artikkel 2  
Overgangsvilkår**

(1) Ved utløpet av den første perioden skal Albania

- i. være et fullverdig medlem av De felles luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities - JAA) og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om flysikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I.
- ii. anvende ECAC dokument 30 og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om luftfartssikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- iii. anvende Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 (om avskaffelse av kontroll for håndbagasje og innsjekket bagasje), Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 (om takster og rater i lufttrafikk), Rådskonklusjon 94/56/EF (om undersøkelse av ulykker), Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 (om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), Rådskonklusjon 2003/42/EF (om rapportering av hendelser), Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 (om nektet ombordstigning), Rådskonklusjon 2000/79/EF (om arbeidstiden i sivil luftfart) og Europaparlaments- og rådskonklusjon 2003/88/EF (om arbeidstiden) slik det er bestemt i vedlegg I;
- iv. atskille tilbyderer av lufttrafikkjenester og det nasjonale reguleringsorganet, etablere et nasjonalt kontrollorgan for lufttrafikkjenester, begynne å reorganisere sitt luftrom til en eller flere funksjonelle blokker, og innføre fleksibel bruk av luftrommet;
- v. ratifisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- vi. ha gjort tilstrekkelige fremskritt i gjennomføringen av reglene for statsstøtte og konkurranse tatt inn i en avtale omtalt i artikkel 14(1) i hovedavtalen eller i vedlegg III til denne avtalen, avhengig av hva som gjelder.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal Albania anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

**Artikkel 3  
Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

(a) I løpet av den første overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Albania tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Albania og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;
- ii. skal EF-luftfartsselskaper ikke være majoritetseid eller i realiteten kontrollert av Albania eller dets borgere, og luftfartsselskaper godkjent av Albania skal ikke være majoritetseid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere.

(b) Under den andre overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Albania tillates å utøve trafikkrettighetene bestemt i paragraf (1)(a)(i.);
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Albania og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Albania tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Albania;

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av den andre overgangsperioden, uten at det berører Albanias og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritetseid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritetseid eller i realiteten kontrollert av Albania eller dets borgere fra utløpet av den første overgangsperioden.

#### *Artikkel 4* **Flysikkerhet**

(1) Fra begynnelsen av den første overgangsperioden skal Albania delta som observatør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Albanias deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(3) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Albania til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

#### *Artikkel 5* **Luftfartssikkerhet**

(1) Ved begynnelsen av den andre overgangsperioden skal den fortrolige delen av sikkerhetslovgivningen som bestemt i vedlegg I gjøres tilgjengelig for rette myndighet i Albania.

(2) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Albania til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

## Protokoll II

### **Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og Bosnia-Hercegovina på den annen**

#### *Artikkel 1* **Overgangsperioder**

(1) Den første overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2(1) i denne protokollen er blitt oppfylt av Bosnia-Hercegovina, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

(2) Den andre overgangsperioden skal strekke seg fra utløpet av den første overgangsperioden til alle vilkårene angitt i artikkel 2(2) i denne protokollen er blitt oppfylt av Bosnia-Hercegovina, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

#### *Artikkel 2* **Overgangsvilkår**

(1) Ved utløpet av den første overgangsperioden skal Bosnia-Hercegovina

- i. være et fullverdig medlem av De felles luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities - JAA) og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om flysikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- ii. anvende ECAC dokument 30 og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om luftfartssikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- iii. anvende Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 (om avskaffelse av kontroll for håndbagasje og innsjekket bagasje), Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 (om takster og rater i lufttrafikk), Rådskonklusjon 94/56/EF (om undersøkelse av ulykker), Rådskonklusjon nr. 96/67 (om bakketjenester), Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 (om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), Rådskonklusjon 2003/42/EF (om rapportering av hendelser), Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 (om nektet ombordstigning), Rådskonklusjon 2000/79/EF (om arbeidstiden i sivil luftfart) og Europaparlaments- og rådskonklusjon 2003/88/EF (om arbeidstiden) slik det er bestemt i vedlegg I;
- iv. ratifisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- v. ha gjort tilstrekkelige fremskritt i gjennomføringen av reglene for statsstøtte og konkurranse tatt inn i en avtale omtalt i artikkel 14(1) i hovedavtalen eller i vedlegg III til denne avtalen, avhengig av hva som gjelder.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal Bosnia-Hercegovina

- i. atskille tilbyderer av lufttrafikkjenester og det nasjonale reguleringsorganet, etablere et nasjonalt kontrollorgan for lufttrafikkjenester, begynne å reorganisere sitt luftrom til en eller flere funksjonelle blokker, og innføre fleksibel bruk av luftrommet;
- ii. anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

### *Artikkel 3* **Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

(a) I løpet av den første overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Bosnia-Hercegovina tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Bosnia-Hercegovina og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;
- ii. skal EF-luftfartsselskaper ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Bosnia-Hercegovina eller dets borgere, og luftfartsselskaper godkjent av Bosnia-Hercegovina skal ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere.

(b) Under den andre overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Bosnia-Hercegovina tillates å utøve trafikkrettighetene bestemt i paragraf (1)(a)(i);
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Bosnia-Hercegovina og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Bosnia-Hercegovina tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Bosnia-Hercegovina.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av den andre overgangsperioden, uten at det berører Bosnia-Hercegovinas og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg 1, til luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Bosnia-Hercegovina eller dets borgere fra utløpet av den første overgangsperioden.

### *Artikkel 4* **Flysikkerhet**

(1) Fra begynnelsen av den første overgangsperioden skal Bosnia-Hercegovina delta som observatør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Bosnia-Hercegovinas deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(3) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Bosnia-Hercegovina til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

### *Artikkel 5* **Luftfartssikkerhet**

(1) Ved begynnelsen av den andre overgangsperioden skal den fortrolige delen av sikkerhetslovgivningen som bestemt i vedlegg 1 gjøres tilgjengelig for rette myndighet i Bosnia-Hercegovina.

(2) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Bosnia-Hercegovina til å betjene flyruter til, fra eller

innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

### **Protokoll III**

#### **Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og Republikken Bulgaria på den annen**

##### *Artikkel 1*

##### **Overgangsperiode**

(1) Overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2 i denne protokollen er blitt oppfylt av Republikken Bulgaria, heretter kalt "Bulgaria", stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap, og senest ved Bulgarias tiltrødelse til Den europeiske union.

(2) Henvisninger til den "andre overgangsperioden" i denne avtalen eller dens tillegg skal når det gjelder Bulgaria bety overgangsperioden omtalt i paragraf 1.

##### *Artikkel 2*

##### **Overgangsvilkår**

Ved utløpet av overgangsperioden skal Bulgaria anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I til hovedavtalen slik det er bestemt i artikkel 3.

##### *Artikkel 3*

##### **Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

i løpet av overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Bulgaria tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Bulgaria og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Bulgaria og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Bulgaria tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Bulgaria.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av overgangsperioden, uten at det berører Bulgarias og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritetseid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritetseid eller i realiteten kontrollert av Bulgaria eller dets borgere fra begynnelsen av overgangsperioden.

##### *Artikkel 4*

##### **Flysikkerhet**

(1) Ved utløpet av overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Bulgarias deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Frem til utløpet av overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Bulgaria til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

*Artikel 5*  
**Luftfartssikkerhet**

Frem til utløpet av overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Bulgaria til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

### **Protokoll IV**

#### **Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og Republikken Kroatia på den annen**

##### *Artikkel 1*

##### **Overgangsperioder**

(1) Den første overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2(1) i denne protokollen er blitt oppfylt av Republikken Kroatia, heretter kalt "Kroatia", stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

(2) Den andre overgangsperioden skal strekke seg fra utløpet av den første overgangsperioden til alle vilkårene angitt i artikkel 2(2) i denne protokollen er blitt oppfylt av Kroatia, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

##### *Artikkel 2*

##### **Overgangsvilkår**

(1) Ved utløpet av den første perioden skal Kroatia

- i. være et fullverdig medlem av De felles luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities - JAA) og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om flysikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- ii. anvende ECAC dokument 30 og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om luftfartssikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- iii. anvende Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 (om avskaffelse av kontroll for håndbagasje og innsjekket bagasje), Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 (om takster og rater i lufttrafikk), Rådskonklusjon 94/56/EF (om undersøkelse av ulykker), Rådskonklusjon nr. 96/67/EF (om bakketjenester), Rådsforordning (EØF) nr. 2027/97 (om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), Rådskonklusjon 2003/42/EF (om rapportering av hendelser), Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 (om nektet ombordstigning), Rådskonklusjon 2000/79/EF (om arbeidstiden i sivil luftfart) og Europaparlaments- og rådskonklusjon 2003/88/EF (om arbeidstiden) slik det er bestemt i vedlegg I;
- iv. atskille tilbyderer av lufttrafikktenester og det nasjonale reguleringsorganet, etablere et nasjonalt kontrollorgan for lufttrafikktenester, begynne å reorganisere sitt luftrom til en eller flere funksjonelle blokker, og innføre fleksibel bruk av luftrommet;
- v. ratifisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- vi. ha gjort tilstrekkelige fremskritt i gjennomføringen av reglene for statsstøtte og konkurranse tatt inn i en avtale omtalt i artikkel 14(1) til hovedavtalen eller i vedlegg III til denne avtalen, avhengig av hva som gjelder.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal Kroatia anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

##### *Artikkel 3*

##### **Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

(a) Under den første og andre overgangsperioden skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Kroatia tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Kroatia og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;

(b) Under den andre overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Kroatia tillates å utøve trafikkrettighetene bestemt i paragraf (1)(a);
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Kroatia og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Kroatia tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Kroatia.

(c) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden skal EF-luftfartsselskaper ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Kroatia eller dets borgere, og luftfartsselskaper godkjent av Kroatia skal ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av den andre overgangsperioden, uten at det berører Kroatiens og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Kroatia eller dets borgere fra utløpet av den første overgangsperioden.

#### *Artikkel 4* **Flysikkerhet**

(1) Fra begynnelsen av den første overgangsperioden skal Kroatia delta som observatør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Kroatiens deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(3) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Kroatia til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

#### *Artikkel 5* **Luffartssikkerhet**

(1) Ved begynnelsen av den andre overgangsperioden skal den fortrolige delen av sikkerhetslovgivningen som bestemt i vedlegg I gjøres tilgjengelig for rette myndighet i Kroatia.

(2) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Kroatia til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

### Protokoll V

#### **Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia på den annen**

##### *Artikkel 1*

##### **Overgangsperioder**

(1) Den første overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2(1) i denne protokollen er blitt oppfylt av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

(2) Den andre overgangsperioden skal strekke seg fra utløpet av den første overgangsperioden til alle vilkårene angitt i artikkel 2(2) i denne protokollen er blitt oppfylt av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

##### *Artikkel 2*

##### **Overgangsvilkår**

(1) Ved utløpet av den første overgangsperioden skal Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia

- i. være et fullverdig medlem av De felles luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities - JAA) og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om flysikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- ii. anvende ECAC dokument 30 og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om luftfartssikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- iii. anvende Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 (om avskaffelse av kontroll for håndbagasje og innsjekket bagasje), Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 (om takster og rater i lufttrafikk), Rådskonferens 94/56/EF (om undersøkelse av ulykker), Rådskonferens nr. 96/67/EF (om bakketjenester), Rådskonferens 2003/42/EF (om rapportering av hendelser), Rådskonferens 2000/79/EF (om arbeidstiden i sivil luftfart) og Europaparlaments- og rådskonferens 2003/88/EF (om arbeidstiden) slik det er bestemt i vedlegg I;
- iv. atskille tilbyderer av lufttrafikktenester og det nasjonale reguleringsorganet, etablere et nasjonalt kontrollorgan for lufttrafikktenester, begynne å reorganisere sitt luftrom til en eller flere funksjonelle blokker, og innføre fleksibel bruk av luftrommet;
- v. ratifisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- vi. ha gjort tilstrekkelige fremskritt i gjennomføringen av reglene for statsstøtte og konkurranse tatt inn i en avtale omtalt i artikkel 14(1) i hovedavtalen eller i vedlegg III til denne avtalen, avhengig av hva som gjelder.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

##### *Artikkel 3*

##### **Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

(a) I løpet av den første overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;

- ii. skal EF-luftfartsselskaper ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia eller dets borgere, og luftfartsselskaper godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia skal ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere.

(b) Under den andre overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia tillates å utøve trafikkrettighetene bestemt i paragraf (1)(a)(i);
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av den andre overgangsperioden, uten at det berører Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonias og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia eller dets borgere fra utløpet av den første overgangsperioden.

#### *Artikkel 4*

#### **Anvendelse av særskilt lovgivning i Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia**

Til tross for artikkel 2 i denne protokollen, når denne avtalen trer i kraft skal Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia

- i. praktisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- ii. håndheve at luftfartsselskaper godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia i praksis etterkommer Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004;
- iii. heve eller bringe i samsvar med fellesskapsrett, avtalen mellom Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonias regjering og Macedonian Airlines (MAT).

#### *Artikkel 5*

#### **Flysikkerhet**

(1) Fra begynnelsen av den første overgangsperioden skal Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia delta som observatør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonias deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(3) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

*Artikkel 6*  
**Luftfartssikkerhet**

(1) Ved begynnelsen av den andre overgangsperioden skal den fortrolige delen av sikkerhetslovgivningen som bestemt i vedlegg I gjøres tilgjengelig for rette myndighet i Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia.

(2) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

## Protokoll VI

### **Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og Serbia og Montenegro på den annen**

#### *Artikkel 1*

#### **Overgangsperioder**

(1) Den første overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2(1) i denne protokollen er blitt oppfylt av Serbia og Montenegro, stadfestet gjennom en vurdering utført av vedkommende myndighet i Det europeiske fellesskap.

(2) Den andre overgangsperioden skal strekke seg fra utløpet av den første overgangsperioden til alle vilkårene angitt i artikkel 2(2) i denne protokollen er blitt oppfylt av Serbia og Montenegro, stadfestet gjennom en vurdering utført av vedkommende myndighet i Det europeiske fellesskap.

#### *Artikkel 2*

#### **Overgangsvilkår**

(1) Ved utløpet av den første overgangsperioden skal Serbia og Montenegro

- i. være et fullverdig medlem av De felles luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities - JAA) og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om flysikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- ii. anvende ECAC dokument 30 og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om luftfartssikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- iii. anvende Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 (om avskaffelse av kontroll for håndbagasje og innsjekket bagasje), Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 (om takster og rater i lufttrafikk), Rådskonklusjon 94/56/EF (om undersøkelse av ulykker), Rådskonklusjon nr. 96/67/EF (om bakketjenester), Rådsforordning (EØF) nr. 2027/97 (om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), Rådskonklusjon 2003/42/EF (om rapportering av hendelser), Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 (om nektet ombordstigning), Rådskonklusjon 2000/79/EF (om arbeidstiden i sivil luftfart) og Europaparlaments- og rådskonklusjon 2003/88/EF (om arbeidstiden) slik det er bestemt i vedlegg I;
- iv. atskille tilbyderer av lufttrafiktjenester og reguleringsorganet for Serbia og Montenegro, etablere et kontrollorgan for lufttrafiktjenester for Serbia og Montenegro, begynne å reorganisere Serbia og Montenegros luftrom til en eller flere funksjonelle blokker, og innføre fleksibel bruk av luftrommet;
- v. ratifisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- vi. ha gjort tilstrekkelige fremskritt i gjennomføringen av reglene for statsstøtte og konkurranse tatt inn i en avtale omtalt i artikkel 14(1) i hovedavtalen eller i vedlegg III til denne avtalen, avhengig av hva som gjelder.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal Serbia og Montenegro anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

*Artikkel 3*  
**Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

(a) I løpet av den første overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Serbia og Montenegro tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Serbia og Montenegro og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;
- ii. skal EF-luftfartsselskaper ikke være majoritetseid eller i realiteten kontrollert av Serbia og Montenegro eller dets borgere, og luftfartsselskaper godkjent av Serbia og Montenegro skal ikke være majoritetseid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere.

(b) Under den andre overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Serbia og Montenegro tillates å utøve trafikkrettighetene bestemt i paragraf (1)(a)(i);
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Serbia og Montenegro og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Serbia og Montenegro tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Serbia og Montenegro.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av den andre overgangsperioden, uten at det berører Serbia og Montenegros og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritetseid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritetseid eller i realiteten kontrollert av Serbia og Montenegro eller dets borgere fra utløpet av den første overgangsperioden.

*Artikkel 4*  
**Flysikkerhet**

(1) Fra begynnelsen av den første overgangsperioden skal Serbia og Montenegro delta som observatør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Serbia og Montenegros deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(3) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Serbia og Montenegro til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

*Artikkel 5*  
**Luftfartssikkerhet**

(1) Ved begynnelsen av den andre overgangsperioden skal den fortrolige delen av sikkerhetslovgivningen som bestemt i vedlegg I gjøres tilgjengelig for rette myndighet i Serbia og Montenegro.

(2) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Serbia og Montenegro til å betjene flyruter til, fra eller

innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

## **Protokoll VII**

### **Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og Romania på den annen**

#### *Artikkel 1* **Overgangsperiode**

- (1) Overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 2 i denne protokollen er blitt oppfylt av Romania, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.
- (2) Henvisninger til den "andre overgangsperioden" i denne avtalen eller dens tillegg skal når det gjelder Romania bety overgangsperioden omtalt i paragraf 1.

#### *Artikkel 2* **Overgangsvilkår**

Ved utløpet av overgangsperioden skal Romania anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

#### *Artikkel 3* **Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

i løpet av overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av Romania tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i Romania og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Romania og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av Romania tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Romania.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av overgangsperioden, uten at det berører Romanias og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av Romania eller dets borgere fra begynnelsen av overgangsperioden.

#### *Artikkel 4* **Flysikkerhet**

(1) Ved utløpet av overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for Romanias deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Frem til utløpet av overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Romania til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

*Artikel 5*  
**Luftfartssikkerhet**

Frem til utløpet av overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av Romania til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

**Protokoll VIII****Overgangsordninger mellom Det europeiske fellesskap og EFs medlemsstater på den ene siden, og  
FNs midlertidige administrasjon i Kosovo på den annen****Artikkel 1  
UNMIKs kompetanse**

Bestemmelsene i denne protokollen berører ikke UNMIKs kompetanse som følger av FNs Sikkerhetsråds resolusjon 1244 av 10. juni 1999.

**Artikkel 2  
Overgangsperioder**

(1) Den første overgangsperioden skal strekke seg fra denne avtalen trer i kraft til alle vilkårene angitt i artikkel 3(1) i denne protokollen er blitt oppfylt av FNs midlertidige administrasjon i Kosovo, heretter kalt "UNMIK", stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

(2) Den andre overgangsperioden skal strekke seg fra utløpet av den første overgangsperioden til alle vilkårene angitt i artikkel 3(2) i denne protokollen er blitt oppfylt av UNMIK, stadfestet gjennom en vurdering utført av Det europeiske fellesskap.

**Artikkel 3  
Overgangsvilkår**

(1) Ved utløpet av den første perioden skal UNMIK

- i. gjennomføre, uten at det berører dens spesielle status etter folkeretten, felles luftfartskrav (JARer) vedtatt av De felles luftfartsmyndigheter og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om flysikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- ii. anvende ECAC dokument 30 og skal tilstrebe å gjennomføre all lovgivning om luftfartssikkerhet slik det er bestemt i vedlegg I;
- iii. anvende Rådsforordning (EØF) nr 3925/91 (om avskaffelse av kontroll for håndbagasje og innsjekket bagasje), Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 (om takster og rater i lufttrafikk), Rådskdirektiv 94/56/EF (om undersøkelse av ulykker), Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 (om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), Rådskdirektiv 2003/42/EF (om rapportering av hendelser), Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 (om nektet ombordstigning), Rådskdirektiv 2000/79/EF (om arbeidstiden i sivil luftfart) og Europaparlaments- og råsdirektiv 2003/88/EF (om arbeidstiden) slik det er bestemt i vedlegg I;
- iv. atskille tilbyderer av lufttrafikkjenester og reguleringsorganet, etablere eller utpeke et kontrollorgan for lufttrafikkjenester;
- v. praktisere konvensjonen om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal-konvensjonen);
- vi. ha gjort tilstrekkelige fremskritt i gjennomføringen av reglene for statsstøtte og konkurranse tatt inn i en avtale omtalt i artikkel 14(1) i hovedavtalen eller i vedlegg III til denne avtalen, avhengig av hva som gjelder.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal UNMIK anvende denne avtalen inkludert all lovgivning angitt i vedlegg I.

*Artikkel 4*  
**Overgangsordninger**

(1) Til tross for artikkel 1(1) i hovedavtalen,

(a) I løpet av den første overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av UNMIK tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom ethvert punkt i UNMIK og ethvert punkt i en EF-medlemsstat;
- ii. skal EF-luftfartsselskaper ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av UNMIK eller Kosovos borgere, og luftfartsselskaper godkjent av UNMIK skal ikke være majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemsstater eller deres borgere.

(b) Under den andre overgangsperioden:

- i. skal EF-luftfartsselskaper og luftfartsselskaper godkjent av UNMIK tillates å utøve trafikkrettighetene bestemt i paragraf (1)(a)(i);
- ii. skal EF-luftfartsselskaper tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i Kosovo og andre assosierte parter og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i en EF-medlemsstat;
- iii. skal luftfartsselskaper godkjent av UNMIK tillates å utøve ubegrensede trafikkrettigheter mellom punkter i forskjellige EF-medlemsstater og skal tillates å skifte, på ethvert punkt, fra ett luftfartøy til et annet under forutsetning av at flygingen er en del av en rute som betjener et punkt i Kosovo.

(2) I denne artikkelen betyr "EF-luftfartsselskap" et luftfartsselskap godkjent av en EF-medlemsstat, Norge eller Island.

(3) Artikkel 7 og 8 i hovedavtalen skal ikke gjelde før utløpet av den andre overgangsperioden, uten at det berører UNMIKs og Fellesskapets forpliktelse til å innvilge driftstillatelse i samsvar med respektive rettsakter spesifisert i vedlegg I, til luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av EF-medlemstater eller deres borgere og luftfartsselskaper som er majoritets eid eller i realiteten kontrollert av UNMIK eller Kosovos borgere fra utløpet av den første overgangsperioden.

*Artikkel 5*  
**Internasjonale konvensjoner og avtaler**

Der lovgivningen angitt i vedlegg I gir bestemmelser om forpliktelse til å bli part i internasjonale konvensjoner eller avtaler, skal det tas hensyn til UNMIKs spesielle status etter folkeretten.

*Artikkel 6*  
**Flysikkerhet**

(1) Fra begynnelsen av den første overgangsperioden skal UNMIK delta som observatør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(2) Ved utløpet av den andre overgangsperioden skal felleskomiteen etablert i henhold til artikkel 18 i hovedavtalen bestemme den eksakte status og vilkårene for UNMIKs deltakelse i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.

(3) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av UNMIK til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.

*Artikkel 7*  
**Luftfartssikkerhet**

(1) Ved begynnelsen av den andre overgangsperioden skal den fortrolige delen av sikkerhetslovgivningen som bestemt i vedlegg I gjøres tilgjengelig for rette myndighet i UNMIK.

(2) Frem til utløpet av den andre overgangsperioden, hvis det avdekkes sikkerhetsmangler, kan Det europeiske fellesskap kreve at tillatelsen til et luftfartsselskap godkjent av UNMIK til å betjene flyruter til, fra eller innen Det europeiske fellesskap underlegges en særskilt sikkerhetsvurdering. En slik vurdering skal gjøres hurtig av Det europeiske fellesskap for å unngå utilbørlig forsinkelse i utøvelsen av trafikkrettigheter.