



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-24-04

Druk nr 2666
Warszawa, 9 marca 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o ratyfikacji Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych i Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

Projekt

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 12 lutego 2003 r. została sporządzona w Brukseli Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych.

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tej Umowy,
- postanowienia Umowy są ratyfikowane, przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Aleksander Kwaśniewski

PREZES RADY MINISTRÓW

Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych, sporządzonej w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

wniosku o ratyfikację

- 1. Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisanej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r. wraz z Protokołem dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., Protokołem zmieniającym Protokół dodatkowy z dnia 21 listopada 1978 r., Protokołem zmieniającym Konwencję z dnia 12 lutego 1981 r.*
2. Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych podpisanej dnia 12 lutego 1981 r.

Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (European Organisation for the Safety of Air Navigation) „EUROCONTROL” (zwana dalej Organizacją) została utworzona w celu ujednoczenia procedur kontroli ruchu lotniczego w europejskiej górnej przestrzeni powietrznej. W chwili obecnej organizacja liczy 31 państw członkowskich (lista w załączeniu), a trzy państwa oczekują na

uzyskanie statusu członka w najbliższym czasie (Ukraina, Armenia, Bośnia i Hercegowina).

Najważniejsze aktualne zadania tej Organizacji to:

- wdrażanie Europejskiego Programu Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP – European Air Traffic Management Programme) – elementu Strategii Zarządzania Ruchem Lotniczym 2000+ – opracowanej i realizowanej przez „EUROCONTROL”;
- optymalizacja użytkowania europejskiej przestrzeni powietrznej realizowana przez Centralne Biuro Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego (Central Flow Management Unit – CFMU);
- koordynowanie systemów ruchu lotniczego na poziomie pan-europejskim;
- prowadzenie prac badawczo-rozwojowych mających na celu zwiększenie pojemności przestrzeni powietrznej i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej;
- opracowywanie przepisów i standardów w dziedzinie żeglugi powietrznej;
- zapewnienie edukacji, szkoleń i transferu wiedzy z zakresu żeglugi powietrznej.

Na mocy dwustronnego porozumienia zawartego w 1996 r. pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a „EUROCONTROL”, Agencja Ruchu Lotniczego (jednostka organizacyjna Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” – PPL) uczestniczy w Europejskim Programie Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP). ARL korzysta także z usług Centralnego Biura Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego (Central Flow Management Unit – CFMU).

W 1998 r. Rzeczpospolita Polska wszczęła procedurę związaną z uzyskaniem członkostwa w „EUROCONTROL” i uzyskała akceptację wniosku o przystąpienie do tej Organizacji, otrzymując jednocześnie status członka – obserwatora.

W celu uzyskania pełnego członkostwa w „EUROCONTROL” strona polska powinna w chwili obecnej:

1) przedłożyć dokumenty ratyfikacyjne:

- Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960 r. wraz z protokołami z 1970 r., 1978 r. i 1981 r.,

– Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych z dnia 12 lutego 1981 r.,

2) podpisać, a następnie ratyfikować:

- Protokół ujednocający Międzynarodową Konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” sporządzony dnia 27 czerwca 1997 r.,
- Protokół z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z późniejszymi zmianami i ujednocionej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.

Międzynarodowa Konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960 r. wraz z protokołami z 1970 r., 1978 r. i 1981 r. oraz Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych z dnia 12 lutego 1981 r. weszły w życie w stosunku do państw członkowskich „EUROCONTROL”, natomiast ww. Protokoły zostały przez państwa członkowskie podpisane, lecz z uwagi na brak wymaganej liczby złożonych dokumentów ratyfikacyjnych nie weszły jeszcze w życie.

Ww. cztery dokumenty do chwili obecnej nie były przez stronę polską podpisane i ratyfikowane.

Należy także dodać, że zarówno Komisja Europejska jak i „EUROCONTROL” prowadzą obecnie intensywne działania mające na celu przyśpieszenie przez państwa członkowskie ratyfikacji i w konsekwencji wejście w życie Protokołu ujednocającego Konwencję z dnia 27 czerwca 1997 r. oraz Protokołu z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Konwencji „EUROCONTROL”.

Skutki prawne

Konieczność przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Konwencji „EUROCONTROL” wynika z przepisów Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej (tzw. Traktatu akcesyjnego) podpisanego przez Polskę dnia 16 kwietnia 2003 r., które stanowią:

„1. Umowy lub konwencje zawarte lub tymczasowo stosowane przez Wspólnotę lub zgodnie z artykułem 24 lub artykułem 38 Traktatu UE, z jednym lub większą liczbą

państw trzecich, z organizacją międzynarodową lub z obywatelem państwa trzeciego, są wiążące dla nowych Państw Członkowskich na warunkach ustalonych w Traktatach założycielskich i w niniejszym Akcie.

2. Nowe Państwa Członkowskie zobowiązują się przystąpić na warunkach ustanowionych w niniejszym Akcie do umów lub konwencji zawartych lub tymczasowo stosowanych wspólnie przez obecne Państwa Członkowskie i Wspólnotę, a także do umów zawartych przez te Państwa, związanych z wyżej wymienionymi umowami i konwencjami.”

Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami polskich władz lotniczych i „EUROCONTROL”, przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Organizacji (poprzez ratyfikację ww. dokumentów) powinno nastąpić z dniem 1 stycznia 2004 r., natomiast w związku z faktem, że Rzeczpospolita Polska stanie się członkiem Unii Europejskiej dnia 1 maja 2004 r., wejście w życie Protokołu z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z późniejszymi zmianami i ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r. powinno nastąpić dla strony polskiej nie wcześniej niż w dniu 1 maja 2004 r.

Przystąpienie do „EUROCONTROL” oznacza wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązań wynikających z przepisów Traktatu akcesyjnego.

Skutki polityczne

1. Planowana w 2004 r. akcesja Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej jest najpoważniejszym argumentem przemawiającym za przystąpieniem Polski do „EUROCONTROL” i ratyfikacją stosownych dokumentów.

Wspólnota Europejska, planując szeroko zakrojoną reformę zarządzania europejską przestrzenią powietrzną, podjęła decyzję o utworzeniu do końca 2004 r. tzw. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky – SES).

W dniu 5 grudnia 2002 r. Rada Unii Europejskiej osiągnęła polityczne porozumienie w sprawie aktów prawnych konstytuujących SES. Są to projekty czterech rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady UE:

- rozporządzenie ustanawiające ramy prawne dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,

- rozporządzenie w sprawie organizacji oraz korzystania z przestrzeni powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- rozporządzenie w sprawie świadczenia usług w zakresie żeglugi powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- rozporządzenie w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym.

Przyjęcie ww. aktów przewiduje się w najbliższej przyszłości. Mają one na celu gruntowną restrukturyzację przestrzeni powietrznej pod kątem przepływu ruchu lotniczego oraz użytkowanie tej przestrzeni w sposób zapewniający możliwie najwyższy stopień bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Ustalono także, że prawną podstawą idei SES jest Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a EUROCONTROL unikalną, pan-europejską organizacją działającą w zintegrowanej cywilno-wojskowej przestrzeni powietrznej, na którą składają się suwerenne przestrzenie państw członkowskich.

Jednym z najważniejszych elementów w procesie tworzenia SES jest fakt przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do organizacji „EUROCONTROL” na mocy art. 40 zmienionej w dniu 27 czerwca 1997 r. Konwencji, która zezwala na członkostwo w Organizacji regionalnym organizacjom gospodarczym, takim jak Wspólnota Europejska. Głównym celem jakie Wspólnota chce osiągnąć jako członek Organizacji jest pomoc w realizacji zadań ustalonych przez Konwencję oraz wzmocnienie „EUROCONTROL”, jako jedynej, efektywnie działającej instytucji, odpowiedzialnej za kreowanie polityki w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w Europie.

Wspólnota Europejska będzie pełniła rolę niezależnego europejskiego prawodawcy w dziedzinie żeglugi powietrznej, natomiast „EUROCONTROL” będzie opracowywała techniczną stronę przygotowywanych przez WE przepisów oraz będzie odpowiedzialna za ich wdrażanie.

Obecność WE w strukturach „EUROCONTROL” ma usprawnić i przyspieszyć proces podejmowania decyzji w Organizacji i wdrażania opracowanych przepisów poprzez ich transpozycję do legislacji wspólnotowej. Wiedza i doświadczenie „EUROCONTROL” w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym zostanie wzmocniona politycznymi i legislacyjnymi uprawnieniami Wspólnoty.

Akcesja WE do „EUROCONTROL” diametralnie zmieni sytuację w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w Europie. Ścisłe powiązanie tych dwóch organów będzie wywierało wpływ na cały sektor transportu lotniczego w poszerzonej Europie.

Pełne członkostwo w „EUROCONTROL” pozwoli przedstawicielom RP uczestniczyć w procesach podejmowania decyzji dotyczących spraw kontroli i zarządzania ruchem lotniczym oraz współpracy w programach obejmujących cały kontynent europejski (poprzez udział przedstawiciela wysokiej rangi w Zgromadzeniu Ogólnym). Będą oni mieli także możliwość wpływania na ustalanie procedur i podejmowanie decyzji wewnątrz Organizacji (poprzez udział w pracach Rady Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego).

Ponadto, członkostwo w „EUROCONTROL” stwarza warunki do ubiegania się przez Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Rejonie Informacji Powietrznej Warszawa o status jednego z przyszłych sześciu centrów zarządzania ruchem lotniczym w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES).

Członkostwo w Unii Europejskiej i utrzymanie przez Rzeczpospolitą Polską jedynie statusu obserwatora w „EUROCONTROL” rodziłoby trudne do rozwiązania problemy polityczne i prawne.

2. Przystąpienie do „EUROCONTROL” pozytywnie wpłynie na wizerunek Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa dbającego o bezpieczeństwo transportu lotniczego i przygotowanego w pełni do członkostwa w strukturach europejskich.

Skutki społeczne

Priorytetowy cel działania „EUROCONTROL”, jakim jest bezpieczeństwo żeglugi powietrznej jest największą wartością dla użytkowników przestrzeni powietrznej, tj. przewoźników lotniczych i pasażerów.

Stosowanie procedur i technik opracowanych przez Organizację wpływa na obniżenie przeciążenia pracą kontrolerów ruchu lotniczego i optymalizuje właściwe wykorzystanie kadr służb ruchu lotniczego. Natomiast zharmonizowana klasyfikacja, organizacja i wykorzystanie przestrzeni powietrznej sprzyja obniżeniu przeciążenia pracą pilotów, podnosząc poziom bezpieczeństwa lotniczego.

W najbliższych latach członkostwo w „EUROCONTROL” nie wymaga istotnych zmian organizacyjnych w służbach ruchu lotniczego (ARL), nie będzie więc miało wpływu na wielkość zatrudnienia w tych służbach.

Skutki finansowe

Po uzyskaniu członkostwa w „EUROCONTROL”, Rzeczpospolita Polska będzie mogła przystąpić w ciągu dwóch lat do trzeciego, poza EATMP i CFMU, programu dotyczącego systemu pobierania opłat nawigacyjnych, fakturowania i windykacji należności przez Centralne Biuro Opłat Nawigacyjnych w „EUROCONTROL” (CRCO – Central Routes Charging Office), które będzie współpracowało z Agencją Ruchu Lotniczego. Współpraca z CRCO spowoduje ujednoczenie zasad kalkulacji kosztów służb ruchu lotniczego, czytelną i przejrzystą ewidencję oraz efektywne zarządzanie tymi kosztami oraz poprawę skuteczności zbierania opłat nawigacyjnych od przewoźników (CRCO osiąga poziom ściągłości opłat 98-99% w skali roku).

Opłatę z tytułu korzystania z dwóch programów (EATMP i CFMU) uiszczą od 1997 r. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Opłata ta zależy od wysokości PKB i kosztów świadczonych usług. W 2003 r. opłaty wyniosły 3 204 640 euro. Przekształcenie obecnie ponoszonej opłaty za udział w programach EATMP i CFMU w składkę członkowską po uzyskaniu członkostwa w „EUROCONTROL”, oznacza zwiększenie płatności do ok. 4,7 mln euro (według wstępnej kalkulacji).

Wysokość składki członkowskiej jest kalkulowana w zależności od PKB Polski (w 30%) i od kosztów infrastruktury zarządzania przestrzenią powietrzną (w 70%).

Nie oznacza to bezpośredniego obciążenia budżetu państwa, ponieważ składka członkowska jest zaliczana do kosztów zarządzania przestrzenią powietrzną wliczanych w opłaty nawigacyjne ponoszone przez użytkowników tej przestrzeni (głównie przewoźników lotniczych).

Agencja Ruchu Lotniczego wchodzi w skład Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” powołanego na podstawie ustawy z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. Nr 33, poz. 185), które nie stanowi wyodrębnionej jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.).

Członkostwo w Organizacji pozwoli na:

- pełne uczestnictwo w pracach Organizacji, z prawem głosu i współdecydowania,
- bezpłatne uczestnictwo we wszystkich programach realizowanych przez „EUROCONTROL”,
- bezpłatne wsparcie dla realizacji strategicznych projektów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym,
- bezpłatne szkolenia w instytucjach szkoleniowych „EUROCONTROL”,
- bezpłatne uczestnictwo w pracach badawczych i konsultingowych,
- możliwość zatrudniania obywateli polskich w jednostkach organizacyjnych „EUROCONTROL”,
- zmniejszenie kosztów zarządzania ruchem lotniczym dzięki zastosowaniu technik i procedur opracowywanych przez Organizację,
- pełną harmonizację w zakresie klasyfikacji i organizacji przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przestrzenią europejską,
- poprawę bezpieczeństwa lotniczego,
- zmniejszenie kosztów związanych z wypadkami i incydentami lotniczymi,
- optymalizację użytkowania przestrzeni powietrznej,
- zwiększenie ruchu lotniczego i zwiększenie wpływów z opłat trasowych.

W ocenie ULC, ewentualne negatywne skutki finansowe jakie mogłyby wystąpić w krótkim okresie po przystąpieniu do „EUROCONTROL”, wynikają z możliwości obniżenia stawki jednostkowej za przelot (service unit rate), stanowiącej jeden z podstawowych wskaźników do obliczania opłat nawigacyjnych.

W dłuższym okresie, ewentualne niższe wpływy z opłat nawigacyjnych dla PPL – ARL zostaną zrekompensowane pozytywnymi efektami wynikającymi ze współpracy polskich służb ruchu lotniczego z dobrze zorganizowanymi i efektywnymi strukturami zarządzania ruchem lotniczym w Europie oraz wpływami z tytułu zwiększonego wolumenu ruchu lotniczego (w szczególności obcych przewoźników lotniczych) po wejściu Polski do UE.

Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej ww. Konwencją i Umową

Ratyfikacja ww. aktów prawnych jest warunkiem członkostwa w organizacji międzynarodowej EUROCONTROL. Członkostwo w tej organizacji wiąże się z możliwością realizowania niektórych zadań w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną przy pomocy organów międzynarodowych lub organów zarządzania ruchem lotniczym innych państw na podstawie umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską. Oznacza to przeniesienie niektórych uprawnień państwa wynikających ze zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej na organizację międzynarodową, zgodnie z art. 4 i art. 5 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze.

W związku z art. XXXIII Protokołu z dnia 12 lutego 1981 r. zmieniającego Konwencję (art. 36 ujednoliconego tekstu postanowień istniejącej Konwencji i późniejszych jej zmian zawartych w Protokole) oraz z uwagi na fakt, że spełnione zostały przesłanki zawarte w art. 89 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej – ratyfikacja ww. Konwencji i Umowy wymaga trybu za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

**Wykaz państw sygnatariuszy *Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych*
podpisanej dnia 12 lutego 1981 r.**

Republika Austrii
Królestwo Belgii
Republika Francuska
Królestwo Hiszpanii
Irlandia
Wielkie Księstwo Luksemburga
Królestwo Niderlandów
Republika Federalna Niemiec
Republika Portugalska
Konfederacja Szwajcarska
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

**Wykaz państw stron *Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych*
podpisanej dnia 12 lutego 1981 r.**

Republika Albanii
Republika Austrii
Królestwo Belgii
Republika Bułgarii
Republika Chorwacji
Republika Cypryjska
Republika Czeska
Królestwo Danii
Republika Finlandii
Republika Francuska
Republika Grecka
Królestwo Hiszpanii
Irlandia
Wielkie Księstwo Luksemburga
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii
Republika Malty
Republika Mołdowy
Księstwo Monako
Królestwo Niderlandów
Republika Federalna Niemiec
Królestwo Norwegii
Republika Portugalska
Rumunia
Republika Słowacka
Republika Słowenii
Konfederacja Szwajcarska
Królestwo Szwecji
Republika Turcji
Republika Węgierska
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
Republika Włoska

**UMOWA WIELOSTRONNA
W SPRAWIE OPŁAT TRASOWYCH**

Republika Federalna Niemiec,
Republika Austrii,
Królestwo Belgii,
Hiszpania,
Republika Francuska,
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północ-
nej Irlandii,
Irlandia,
Wielkie Księstwo Luksemburga,
Królestwo Holandii,
Republika Portugalii,
Konfederacja Szwajcarska, zwane dalej „Umawiający-
mi się Państwami,
Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Po-
wietrznej, zwana dalej, „EUROCONTROL”;

zważywszy, że porozumienia zawarte przez państwa europejskie z „EUROCONTROL” w sprawie pobierania opłat trasowych muszą zostać zmienione na skutek zmiany Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z dnia 13 grudnia 1960 r.,
uznając, że współdziałanie w zakresie ustanawiania i pobierania opłat trasowych okazało się w przeszłości efektywne,
wyrażając życzenie kontynuacji i umacniania ustanowionego współdziałania;
zdecydowawszy o ustanowieniu, z należyтым uwzględnieniem dyrektyw Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, jednolitego europejskiego systemu opłat trasowych, otwartego dla jak naj-

większej liczby państw europejskich, wyrażając przekonanie, że ujednoczenie to ułatwi ponadto prowadzenie konsultacji z użytkownikami;
biorąc od uwagę, że pożądane jest dla państw uczestniczących w systemie opłat trasowych EUROCONTROL wzmocnienie działań Organizacji w zakresie ściągania należności za opłaty;
uznając, że system ten wymaga stworzenia nowych postaw prawnych,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

1. Umawiające się Państwa wyrażają zgodę na przyjęcie wspólnej polityki w zakresie pobierania opłat trasowych za używanie urządzeń i usługi w żegludze powietrznej, odbywającej się w przestrzeni powietrznej Rejonów Informacji Powietrznej podlegających ich kompetencji, zwanych dalej, „opłatami trasowymi.”
2. Państwa, o których mowa w ustępie 1 wyrażają zgodę na powołanie wspólnego systemu ustanawiania i pobierania opłat trasowych i korzystanie w tym celu z usług EUROCONTROL.
3. Z przyczyn, o których mowa w ustępie 1 i 2 skład stałej Komisji oraz Komitetu zarządzającego zostaje powiększony o przedstawicieli Umawiających się Państw, które nie są członkami EUROCONTROL, tworząc w ten sposób „rozszerzoną Komisję” i „rozszerzony Komitet”.
4. Rejony Informacji Powietrznej, o których mowa w ustępie 1 wymienione są w wykazie stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. Jakiegolwiek zmiany tego wykazu, proponowane przez Uma-

wiające się Państwa, w przypadku gdyby ich wprowadzenie mogło spowodować zmianę całkowitych granic przestrzeni powietrznej objętej tą umową wymagają uzyskania jednomyślnej zgody rozszerzonej Komisji. Jakakolwiek inna zmiana wykazu, nie powodująca takich skutków, podlega notyfikowaniu EUROCONTROL przez zainteresowane Umawiające się Państwo.

Artykuł 2

Każde Umawiające się Państwo posiada jeden głos w rozszerzonej Komisji, przy zastosowaniu postanowienia artykułu 6 ust. 1 (b).

Artykuł 3

1. Rozszerzona Komisja podejmuje działania w zakresie ustanowienia wspólnego systemu opłat trasowych w taki sposób, że:

- a) opłaty te ustanawiane są, zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą nakazującą uwzględnienie kosztów poniesionych przez Umawiające się Państwa za trasowe urządzenia i usługi świadczone w żegludze powietrznej oraz związane z eksploatacją systemu, jak również kosztów, poniesionych przez EUROCONTROL przy prowadzeniu tego systemu.
- b) opłaty te pobierane są przez EUROCONTROL w formie pojedynczej opłaty za przelot.

2. Dla realizacji zadania, o którym mowa w ustępie 1 rozszerzona Komisja posiada następujące uprawnienia:

- a) ustanawia zasady rządzące ustalaniem wysokości kosztów, o których mowa w ustępie 1(a),

- b) ustanawia zasadę, stosowaną przy obliczaniu opłat trasowych,
- c) zatwierdza, dla każdego okresu płatności, stawkę stanowiącą pokrycie kosztów, o których mowa w ustępie 1 (a),
- d) ustala jednostkę rozliczeniową, w której określane są opłaty trasowe,
- e) ustala warunki stosowania systemu, w tym warunki płatności, jak również, warunki stosowania stawek jednostkowych i taryf oraz okres, w którym mają one obowiązywać,
- f) ustala zasady rządzące zwolnieniami z opłat trasowych,
- g) zatwierdza sprawozdania rozszerzonej Komisji,
- h) zatwierdza przepisy finansowe mające zastosowanie do systemu opłat trasowych,
- i) zatwierdza umowy, zawarte pomiędzy EUROCONTROL i każdym państwem pragnącym skorzystać ze środków albo pomocy technicznej EUROCONTROL, wiążące się z opłatami w żegludze powietrznej, nie objętymi niniejszą umową,
- j) zatwierdza załącznik budżetowy przedstawiany przez rozszerzony Komitet zgodnie z artykułem 5 ustęp 1.

3. Rozszerzona Komisja ustanawia regulamin swojego działania w drodze jednomyślnego głosowania wszystkich Umawiających się Państw.

Artykuł 4

Każde z Umawiających się Państw ma jeden głos w rozszerzonym Komitecie, stosownie do postanowienia artykułu 6 ustęp 2(b).

Artykuł 5

1. Rozszerzony Komitet posiada następujące uprawnienia:
 - a) przygotowuje decyzje dla rozszerzonej Komisji,
 - b) nadzoruje funkcjonowanie systemu opłat trasowych, w tym używanie środków materialnych zaangażowanych w tym celu przez EUROCONTROL oraz podejmuje wszelkie niezbędne działania, zwłaszcza w odniesieniu do ściągania należności za opłaty trasowe, zgodnie z decyzjami rozszerzonej Komisji,
 - c) przedkłada rozszerzonej Komisji informacje w sprawie środków materialnych niezbędnych do funkcjonowania systemu opłat trasowych oraz przedstawia załącznik budżetowy odnoszący się do działalności EUROCONTROL w zakresie systemu opłat trasowych,
 - d) wykonuje inne zadania powierzone mu przez rozszerzoną Komisję.

2. Rozszerzony Komitet ustala regulamin swojego działania, stosownie do postanowienia artykułu 6 ustęp 2 (a).

Artykuł 6

1. Decyzje rozszerzonej Komisji są podejmowane w następujący sposób:
 - a) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 a, b, c, d, e, f i h decyzje są podejmowane w drodze jednomyślnego głosowania wszystkich Umawiających się Państw i są wiążące dla wszystkich Umawiających się Państw. W przy-

padku braku jednomyślności rozszerzona Komisja może podjąć decyzję większością dwóch trzecich oddanych głosów. Umawiające się Państwo, które ze względu na jego krajowe ograniczenia, nie może zastosować się do tej decyzji ma obowiązek przedstawienia rozszerzonej Komisji oświadczenia wyjaśniającego przyczyny takiego stanu rzeczy,

- b) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 i i 2j decyzje są podejmowane większością dwóch trzecich oddanych głosów pod warunkiem, że głosy te zawierają przeważającą część głosów Umawiających się Państw będących państwami członkowskimi EUROCONTROL, stosownie do postanowień zawartych w załączniku nr 2 do niniejszej umowy. Każdego roku EUROCONTROL powiadamia Umawiające się Państwa, nie będące państwami członkowskimi EUROCONTROL, o liczbie głosów przysługującej tym państwom zgodnie z tymi postanowieniami,
 - c) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 g decyzje są podejmowane większością dwóch trzecich oddanych głosów. Taka sama zasada obowiązuje w przypadku postępowania, prowadzonego przez rozszerzoną Komisję w imieniu EUROCONTROL, przed sądem arbitrażowym, o którym mowa w artykule 25.
- 2.a) Regulamin działania rozszerzonego Komitetu, włączając przepisy odnoszące się do podejmowania decyzji, wymaga zatwierdzenia przez rozszerzoną Komisję w drodze jednomyślnego głosowania wszystkich Umawiających się Państw, z zastrzeżeniem ustępu 2b;
- b) w sprawach, o których mowa w artykule 5 ustęp 1c, decyzje rozszerzonego Komitetu są

przyjmowane zgodnie postanowieniami ustępu 1b.

Artykuł 7

EUROCONTROL określa, zgodnie ze stosownymi przepisami, należność z tytułu opłat trasowych za każdy lot w przestrzeni powietrznej, o której mowa w artykule 1.

Artykuł 8

EUROCONTROL pobiera opłaty trasowe, o których mowa w artykule 7. W tym celu ustanawia ona pojedynczą należną kwotę opłaty za każdy lot, która będzie stanowiła podstawę pojedynczego roszczenia EUROCONTROL o dokonanie zapłaty tej kwoty w jej siedzibie.

Artykuł 9

Osobą zobowiązaną do wniesienia opłaty jest osoba, która eksploatowała statek powietrzny w czasie kiedy dokonywany był lot.

Artykuł 10

W przypadku gdy eksploatujący statek powietrzny jest nieznanym, właściciel statku powietrznego jest uważany za eksploatującego, dopóki nie wykaże, że to inna osoba była eksploatującym statkiem powietrznym.

Artykuł 11

Jeżeli dłużnik nie uiścił należnej kwoty mogą być podejmowane przymusowe środki ścisnięcia należności.

Artykuł 12

1. Procedura zmierzająca do ściągnięcia należnej kwoty może być wszczęta zarówno przez EUROCONTROL, jak i na prośbę EUROCONTROL, przez Umawiające się Państwo.
2. Ściągnięcie należności może się odbyć w drodze postępowania sądowego lub administracyjnego.
3. Każde z Umawiających się Państw zobowiązane jest informować EUROCONTROL o procedurach stosowanych w tym państwie i o właściwych sądach, trybunałach albo organach władzy administracyjnej.

Artykuł 13

Ściągnięcie należności dokonywane jest na terytorium Umawiającego się Państwa:

- a) w którym dłużnik posiada miejsce zamieszkania albo zarejestrowaną siedzibę przedsiębiorstwa,
- b) w którym znajduje się miejsce działalności prowadzonej przez dłużnika, jeżeli miejsce jego zamieszkania lub zarejestrowana siedziba jego przedsiębiorstwa nie znajduje się na terytorium Umawiającego się Państwa,
- c) w którym dłużnik posiada swój majątek jeżeli nie występują podstawy jurysdykcji, o której mowa w punkcie a i b,
- d) w którym EUROCONTROL posiada swoją siedzibę, jeżeli nie występują podstawy jurysdykcji, o której mowa w punkcie a, b, c.

Artykuł 14

EUROCONTROL posiada zdolność do wszczynania postępowań przed właściwymi sądami, trybunałami i organami władzy administracyjnej państw nie będących stronami niniejszej umowy.

Artykuł 15

Następujące decyzje podejmowane w Umawiających się Państwach są uznawane i wiążące w innych Umawiających się Państwach:

- a) prawomocne orzeczenia sądu lub trybunału,
- b) decyzje władz administracyjnych podlegające w trybie odwoławczym rozpatrzeniu przez sąd lub trybunał, ale nie dłużej niż do wydania przez sąd lub trybunał prawomocnego orzeczenia w sprawie, wycofania odwołania lub upływu czasu określonego do złożenia odwołania.

Artykuł 16

Decyzje, o których mowa w artykule 15 nie będą uznawane i wiążące w następujących przypadkach:

- a) jeżeli sąd, trybunał lub organy władzy administracyjnej państwa, w którym je wydano, nie były właściwe zgodnie z artykułem 13,--
- b) jeżeli decyzja w sposób oczywisty jest niezgodna z polityką Państwa, do którego jest adresowana,
- c) jeżeli dłużnik nie otrzymał decyzji władz administracyjnych albo instytucji prowadzących postępowanie we właściwym czasie, co uniemożliwiło mu obronę w sprawie lub złożenie odwołania do sądu lub trybunału,
- d) jeżeli postępowania odnoszące się do tych samych opłat trasowych zostały już wcześniej wszczęte i nadal toczą się przed sądem, trybu-

- nałem lub organami władzy administracyjnej Państwa, będącego adresatem decyzji,
- e) jeżeli decyzja jest niezgodna z decyzją odnoszącą się do tych samych opłat trasowych, wydaną w państwie, będącym adresatem decyzji,
 - f) jeżeli sąd, trybunał lub organy władzy administracyjnej Państwa pochodzenia decyzji, w celu jej powzięcia, zdecydowały o wszczęciu wstępnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego położenia lub zdolności prawnej osób fizycznych, ich praw majątkowych wynikających ze stosunków małżeńskich, testamentów lub dziedziczenia z przyczyn ich kolidowania z przepisami prawa międzynarodowego prywatnego obowiązującego w państwie, w którym rozpoznanie jest prowadzone, jeśli ten sam rezultat można było osiągnąć poprzez zastosowanie przepisów prawa międzynarodowego prywatnego tego Państwa.

Artykuł 17

Decyzje, o których mowa w artykule 15, jeżeli są wykonalne w kraju ich pochodzenia, będą wykonywane zgodnie z prawem państwa, będącego ich adresatem. W miarę potrzeby, na wniosek, decyzjom zostanie nadany tytuł wykonalności przez sąd, trybunał lub organ władzy administracyjnej kraju, będącego ich adresatem.

Artykuł 18

1. Do wniosku, o którym mowa w art. 17 należy dołączyć:

- a) poświadczoną kopię decyzji,
- b) w przypadku wydania decyzji przez sąd lub trybunał w trybie zaocznym - oryginał lub po-

świadczoną kopię dokumentu potwierdzającego, że dłużnik był powiadomiony o postępowaniu w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami,

c) w przypadku wydania decyzji administracyjnej - dokument stwierdzający, że warunki określone w artykule 15 zostały spełnione,

d) dokument stwierdzający, że wydana decyzja jest wykonalna w kraju pochodzenia i że dłużnik otrzymał zawiadomienie o decyzji we właściwym czasie.

2. Jeżeli sąd, trybunał albo organ władzy administracyjnej państwa będącego adresatem decyzji tego zażąda, należy dostarczyć właściwie poświadczone tłumaczenie dokumentów. Nie można żądać uwierzytelniania tych dokumentów lub przeprowadzania innych podobnych formalności.

Artykuł 19

1. Żądanie może być odrzucone tylko w przypadku wystąpienia jednej z przyczyn określonych w artykule 16. W żadnym wypadku, decyzja nie może podlegać rewizji co do meritum w państwie będącym jej adresatem.

2. Procedura uznania i wykonalności decyzji będzie stosowana zgodnie z przepisami prawa państwa, będącego adresatem decyzji, o ile niniejsza umowa nie stanowi inaczej.

Artykuł 20

Kwoty zebrane przez EUROCONTROL płacone są Umawiającym się Państwom zgodnie z decyzjami rozszerzonego Komitetu.

Artykuł 21

Tam, gdzie roszczenie zostaje zaspokojone przez Umawiające się Państwo zebrana kwotę wpłaca się bez zwłoki do EUROCONTROL, który następnie postępuje zgodnie z postanowieniem artykułu 20. Koszty ściągnięcia należności poniesione przez to państwo obciążają EUROCONTROL.

Artykuł 22

Właściwe władze Umawiających się Państw współpracują z EUROCONTROL w zakresie ustanawiania i pobierania opłat trasowych.

Artykuł 23

Jeżeli rozszerzony Komitet zdecyduje jednogłośnie o odstąpieniu od ściągnięcia należności, zainteresowane Umawiające się Państwo może wówczas podjąć wszelkie działania, które uzna za stosowne. W takim przypadku, postanowienia niniejszej umowy odnoszące się do ściągania należności, uznawania i wykonalności decyzji nie mają zastosowania.

Artykuł 24

W przypadku ogłoszenia stanu wyjątkowego lub wojny postanowienia niniejszej umowy nie powodują ograniczenia swobody działania tych Umawiających się Państw, które go ogłosiły.

Artykuł 25

1. Jakikolwiek spór, który może powstać pomiędzy Umawiającymi się Państwami i EUROCONTROL, reprezentowaną przez rozszerzony Komitet, odnoszący się do interpretacji i zastosowania niniejszej umowy lub jej załączników i którego nie dało się usunąć poprzez bezpośrednie negocjacje lub jakąś inną metodą, na żądanie każdej ze stron może być przekazany do rozstrzygnięcia w drodze postępowania arbitrażowego.
2. W tym celu, każda ze stron w każdej sprawie, wyznacza swojego arbitra, zaś wyznaczeni w ten sposób arbitrzy uzgadniają powołanie trzeciego arbitra.
3. Sąd arbitrażowy sam określa procedurę swojego postępowania.
4. Każda ze strony pokrywa koszty udziału i swojego arbitra i jego reprezentacji w postępowaniu arbitrażowym. Koszty udziału trzeciego arbitra i inne koszty pokrywają uczestnicy sporu po połowie. Jednakże sąd arbitrażowy może określić w inny sposób podział kosztów, jeżeli uzna to za zasadne.
5. Decyzja sądu arbitrażowego jest wiążąca dla stron sporu.

Artykuł 26

Niniejsza umowa zastępuje Wielostronną umowę w sprawie pobierania opłat trasowych z dnia 8 sierpnia 1970 r.

Niniejsze postanowienie nie narusza jakiegokolwiek umowy zawartej pomiędzy EUROCONTROL a państwem, nie będącym członkiem tej Organizacji, w sprawie pobierania opłat trasowych w odniesieniu do Rejonów Informacji Powietrznej, określonych w artykule 1 niniejszej umowy, i która to umowa obowiązuje do czasu, kiedy państwo nie stanie się stroną niniejszej umowy.

Artykuł 27

1. Niniejsza umowa pozostaje otwarta do podpisu do daty jej wejścia w życie, dla każdego państwa, które w czasie jej podpisania uczestniczy w systemie pobierania opłat trasowych EUROCONTROL albo jest uprawnione do jej podpisania zgodnie z jednogłośną decyzją stałej Komisji.
2. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone na przechowanie rządowi Królestwa Belgii. Ratyfikacja Protokołu, otwartego do podpisu w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r., zmieniającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej z dnia 13 grudnia 1960 r., zwanego dalej „Protokołem”, oznacza równocześnie ratyfikację niniejszej umowy.
3. Niniejsza umowa, wchodzi w życie w dniu wejścia w życie Protokołu w odniesieniu do EUROCONTROL, państw członkowskich EUROCONTROL i państw, które złożyły swoje dokumenty ratyfikacyjne przed tą datą.
4. Jeżeli jakieś państwo złoży swoje dokumenty ratyfikacyjne po dacie wejścia w życie niniejszej umowy, to umowa ta wchodzi w życie w stosunku

do tego państwa pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po dacie złożenia dokumentów ratyfikacyjnych.

5. EUROCONTROL staje się stroną niniejszej umowy przez jej podpisanie.
6. Rząd Królestwa Belgii powiadamia rządy innych państw sygnatariuszy niniejszej umowy o każdym podpisaniu niniejszej umowy, złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych i dacie wejścia w życie niniejszej umowy.

Artykuł 28

1. Każde państwo może przystąpić do niniejszej umowy. Z wyłączeniem krajów europejskich, które przystąpiły do zmienionej Konwencji, o której mowa w artykule 27 ust.2, państwa mogą przystępować do niniejszej umowy tylko za zgodą rozszerzonej Komisji, podjętą jednomyślnie.
2. Dokumenty przystąpienia będą przechowywane przez rząd Królestwa Belgii, który powiadamia o tym rządy innych umawiających się Państw.
3. Przystąpienie nabiera mocy pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych.

Artykuł 29

1. Państwa strony zmienionej Konwencji są związane niniejszą umową tak długo jak długo Konwencja ta pozostaje w mocy.
2. Państwa, które nie są stronami zmienionej Konwencji są związane niniejszą umową albo przez

okres pięciu lat liczony od daty, od której umowa weszła w życie w stosunku do państwa nią związanej, albo do czasu wygaśnięcia mocy obowiązującej Konwencji, w zależności od tego, który fakt nastąpi wcześniej. Ten pięcioletni okres będzie automatycznie przedłużany wskutek pisemnej notyfikacji rządowi Królestwa Belgii, chyba że państwo związane umową notyfikuje rząd Królestwa Belgii, nie później jednak niż w ciągu dwóch lat przed upływem bieżącego terminu, zamiar wypowiedzenia umowy. Rząd Królestwa Belgii powiadamia pisemnie rządy innych Umawiających się Państw o takiej notyfikacji.

3. Rząd Królestwa Belgii notyfikuje rządowi innych Umawiających się Państw o jakichkolwiek powiadomieniach otrzymanych od Umawiających się Stron zmienionej Konwencji dotyczących ich zamiaru wypowiedzenia Konwencji.

Artykuł 30

Rząd Królestwa Belgii spowoduje, by niniejsza umowa została zarejestrowana przez Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych oraz w Radzie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z artykułem 83 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na dowód czego, niżej podpisani przedstawiciele, po przedstawieniu swoich pełnomocnictw, znajdujący się w dobrej i właściwej formie, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Brukseli, dnia 12 lutego 1981 r., w języku niemieckim, angielskim, hiszpańskim, francuskim, belgijskim, sześć tekstów jest równorzędnie autentycznych, zaś jeden oryginalny zostanie złożony na przechowanie rządowi Królestwa Belgii, który przekaże uwierzytelnione kopie rządowi innych państw sygnatariuszy. W przypadku rozbieżności tekst w języku francuskim jest rozstrzygającym.

W imieniu:

Republiki Federalnej Niemiec	H.Blomeyer-Bartenstein----
Republiki Austrii	F.Bogen-----
Królestwa Belgii	Charles-Ferdinand Nothomb R.Urbain
Hiszpanii	Nuno Aguirre de Carcer---- Francisco Cal Pardo-----
Republiki Franuskiej	France de Hartingh----- Roger Machenaud-----
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii	Peter Wakefield K.B.E.,C.M.G David Garro Trefgarne-----
Irlandii	Albert Reynolds T.D.----- Mary Tinney-----
Wielkiego Księstwa Luksemburga	Josy Barthel----- Pierre Wurth-----
Królestwa Holandii	J.H.O. Instinger----- N.Smith-Kroes-----
Republiki Portugal- skiej	Jose Carlos Soromenho Viana Baptista----- Joao Eduardo Nunes de Oliviera Pequito-----
Konfederacji Szwajcar- skiej	A.Hurni-----
EUROCONTROL: -----	David Garro Trefgarne----- J. Leveque-----

Załącznik nr 1

REJONY INFORMACJI POWIETRZNEJ

Układające się Strony: Rejony Informacji Powietrznej

Republika Federalna Niemiec Górny Rejon Informacji
Powietrznej Hannover-----

----- Górny Rejon Informacji
----- Powietrznej Nadrenii -----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Brema -----

----- Rejon Informacji Powietrz-
----- nej Dusseldorf -----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Frankfurt-----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Monachium -----

Republika Austrii----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Wiedeń -----

Królestwo Belgii----- Górny Rejon Informacji
----- Powietrznej Bruksela -----

Wielkie Księstwo Luk- Rejon Informacji Po-
semburga----- wietrznej Bruksela-----

Hiszpania----- Górny Rejon Informacji
----- Powietrznej Madryt-----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Madryt -----

----- Górny Rejon Informacji
----- Powietrznej Barcelona ----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Barcelona-----

----- Górny Rejon Informacji
----- Powietrznej Wyspy Kanaryj-
----- skie

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Wyspy	Kanaryj-
	skie	-----	
Republika Francuska----	Górny	Rejon	Informacji
-----	Powietrznej	Francja	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Paryż	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Brest	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
	wietrznej	Bordeaux	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
	wietrznej	Marsylia	-----

Zjednoczone Królestwo	Górny	Rejon	Informacji
Wielkiej Brytanii i	Powietrznej	Szkocja	-----
Północnej Irlandii----	-----		

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Szkocja	-----

-----	Górny	Rejon	Informacji
-----	Powietrznej	Londyn	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Londyn	-----

Irlandia-----	Górny	Rejon	Informacji
-----	Powietrznej	Shannon	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
	wietrznej	Shannon	-----

Królestwo Holandii----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Amsterdam	-----

Republika Portugalii---	Górny	Rejon	Informacji
-----	Powietrznej	Lizbona	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Lizbona	-----

-----	Rejon	Informacji	Po-
-----	wietrznej	Santa Maria	-----

Konfederacja Szwajcar-	Górny	Rejon	Informacji
ska -----	Powietrznej	Genewa	-----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Genewa-----

----- Górny Rejon Informacji
----- Powietrznej Zurich-----

----- Rejon Informacji Po-
----- wietrznej Zurich-----
--

[ARTYKUŁ 6 USTĘP 1 (B)]

Wyciągi z Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” dnia 13 grudnia 1960 r., zmienionej Protokołem otwartym do podpisu w Brukseli w 1981 r.

Artykuł 7 ustęp 3 Konwencji

„3. Jeżeli nie postanowiono inaczej dyrektywy i kroki podejmowane w sprawach określonych w artykule 6 ustęp 1(b) i artykule 6 ustęp 4 wymagają uzyskania większości głosów członków Komisji, przez co rozumie się, że:

- a) głosy te przydzielane są zgodnie z tabelą przydziału (ważenia) głosów określoną w artykule 8,
- b) głosy te reprezentują większość głosujących Umawiających się Stron.”

Artykuł 8 Konwencji

„Artykuł 8.

1. Przydział (ważenie) głosów, o którym mowa w artykule 7 następuje zgodnie z następującą tabelą:

Roczna składka Umawiającej się Strony jako procentowy udział w ogólnej rocznej wpłacie składek wszystkich Umawiających się Stron	Liczba głosów
Mniej niż 1%	1

Roczna składka Umawiającej się Strony jako procentowy udział w ogólnej rocznej wpłacie składek wszystkich Umawiających się Stron	Liczba głosów
od 1 do mniej niż 2%	2
od 2 do mniej niż 3%	3
od 3 do mniej niż 4 1/2%	4
od 4 1/2% do mniej niż 6%	5
od 6% do mniej niż do 7 1/2%	6
od 7 1/2% do mniej niż 9%	7
od 9% do mniej niż 11%	8
od 11% do mniej niż 13%	9
od 13 do mniej niż 15%	10
Od 15% do mniej niż 18%	11
od 18% do mniej niż 21%	12
od 21% do mniej niż 24%	13
od 24% do mniej niż 27%	14
od 27% do mniej niż 30%	15
30%	16

2. W celu określenia rocznych składek umawiających się stron na rzecz budżetu Organizacji liczba głosów zostanie wstępnie ustanowiona, w oparciu o tabelę, o której mowa w ust. 1 i zgodnie z postanowieniem artykułu 19 Statutu Agencji, od daty wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu w Brukseli w 1981 r.

3. W przypadku przystąpienia do Konwencji jakiegoś państwa, liczba głosów Umawiających się Stron zostaje ustalona ponownie, według tej samej procedury.

4. Każdego roku Liczba głosów jest ponownie ustalana stosownie do wyżej wymienionych postanowień.

Artykuł 19 załącznika 1 do Konwencji

(Statut Agencji)

"Artykuł 19

1. Z zastrzeżeniem ustępu 2 roczna składka każdej Umawiającej się Strony do budżetu zostaje ustalona, na każdy rok obrachunkowy, z zastosowaniem następującej zasady:
 - a) wstępne 30% składki zostaje obliczone proporcjonalnie do wartości produktu narodowego brutto Umawiającej się Strony, zgodnie z ustępem 3,
 - b) pozostałe 70% składki zostaje obliczone proporcjonalnie do wartości kosztów bazowych Umawiającej się strony za urządzenia trasowe, zgodnie z ustępem 4.
2. Żadna z Umawiających się Stron nie będzie płaciła, w jakimkolwiek roku obrachunkowym, składki wynoszącej powyżej 30% całkowitej sumy składek Umawiających się Stron. Jeżeli składka jakiegokolwiek Umawiającej się Strony obliczona zgodnie z ustępem 1 przekroczy 30%, to nadwyżka ta zostanie rozdzielona pomiędzy pozostałe Umawiające się Strony zgodnie z zasadami określonymi w wyżej wspomnianym ustępie.
3. Produkt narodowy brutto użyty dla obliczeń ustala się na podstawie danych statystycznych opracowywanych przez Organizację Współpracy Rozwoju Gospodarczego - lub w przypadku braku tych danych opracowywanych przez inną jednostkę dającą dostateczne gwarancje i wyznaczoną decyzją Komisji poprzez obliczenie średniej arytmetycznej z trzech ostatnich lat, za które dane te są dostępne. Przyjmuje się, że wartość produktu narodowego brutto zostaje obliczona na podstawie

współczynnika kosztu i cen bieżących wyrażonych w europejskich jednostkach obliczeniowych.

4. Koszty bazowe trasowych urządzeń użyte do obliczeń oznaczają koszty bazowe ostatniego roku, poprzedzającego dany rok obrachunkowy.

**MULTILATERAL AGREEMENT
RELATING TO ROUTE CHARGES**

**MULTILATERAL AGREEMENT
RELATING TO ROUTE CHARGES**

*THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE KINGDOM OF BELGIUM,
SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,
IRELAND,
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
THE PORTUGUESE REPUBLIC,
THE SWISS CONFEDERATION,*

hereinafter called « the Contracting States ».

THE EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION,
hereinafter called « EUROCONTROL ».

Considering that the agreements concluded by European States with EUROCONTROL for the collection of route charges must be replaced owing to the amendment of the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960;

Recognising that co-operation in respect of the establishment and collection of route charges has proved effective in the past;

Desirous of continuing and strengthening the co-operation established;

Resolved to operate, with due regard to the guidelines recommended by the International Civil Aviation Organization, a uniform European route charges system accessible to as many European States as possible;

Convinced that this uniformity will also facilitate consultation with users;

Considering that it is desirable for the States participating in the EUROCONTROL route charges system to strengthen the Organisation's powers in regard to the recovery of charges;

Recognising that such a system requires a new legal basis;

Have agreed as follows :

Article 1

1. The Contracting States agree to adopt a common policy in respect of charges for en route air navigation facilities and services, hereinafter called « route charges », in the airspace of the Flight Information Regions falling within their competence.
2. They accordingly agree to create a joint system for the establishment and collection of route charges and to use for this purpose the services of EUROCONTROL.
3. To this end the Permanent Commission and the Committee of Management of EUROCONTROL shall be enlarged to include representatives of the Contracting

States which are not members of EUROCONTROL and are hereinafter called the « enlarged Commission » and the « enlarged Committee ».

4. The Flight Information Regions mentioned in paragraph 1 above are listed in Annex 1 to this Agreement. Any amendment which a Contracting State wishes to make to the list of its Flight Information Regions shall be subject to the unanimous agreement of the enlarged Commission if it would result in a change in the overall limits of the airspace covered by this Agreement. Any amendment which does not result in such a change shall be notified to EUROCONTROL by the Contracting State concerned.

Article 2

Each Contracting State shall have one vote in the enlarged Commission, subject to the provisions of Article 6.1 (b).

Article 3

1. The enlarged Commission shall undertake the establishment of the joint system of route charges in such a manner that :
 - (a) those charges are established according to a common formula which takes account of the costs incurred by the Contracting States in respect of en route air navigation facilities and services and of the operation of the system, as well as the costs incurred by EUROCONTROL in operating the system;
 - (b) those charges are collected by EUROCONTROL as a single charge per flight.
2. The enlarged Commission shall, for the above purposes :
 - (a) establish the principles governing the assessment of the costs referred to in paragraph 1 (a) above;
 - (b) establish the formula to be applied in calculating the route charges;
 - (c) approve, for each charging period, the rate at which the costs referred to in paragraph 1 (a) above are to be recovered;
 - (d) determine the unit of account in which the route charges are expressed;
 - (e) determine the conditions of application of the system, including the conditions of payment, as well as the unit rates and tariffs and the period during which they are to apply;
 - (f) determine the principles governing exemption from the route charges;
 - (g) approve reports of the enlarged Committee;
 - (h) adopt the financial regulations applicable to the route charges system;
 - (i) approve agreements between EUROCONTROL and any State wishing to avail itself of EUROCONTROL's resources or technical assistance in connection with air navigation charges not covered by this Agreement;
 - (j) approve the budgetary annex proposed by the enlarged Committee in accordance with Article 5.1 (c).
3. The enlarged Commission shall establish its rules of procedure by a unanimous vote of all Contracting States.

Article 4

Each Contracting State shall have one vote in the enlarged Committee, subject to the provisions of Article 6.2 (b).

Article 5

1. The enlarged Committee shall undertake :
 - (a) the preparation of decisions for the enlarged Commission;
 - (b) the supervision of the operation of the route charges system, including the use of the resources employed by EUROCONTROL for this purpose, and the taking of all necessary measures, particularly in respect of recovery of route charges, in conformity with the decisions of the enlarged Commission;
 - (c) the reporting to the enlarged Commission on the resources required for the operation of the route charges system and the submission to it of the budgetary annex relating to EUROCONTROL's activities in connection with route charges;
 - (d) the performance of any other tasks entrusted to it by the enlarged Commission;
2. The enlarged Committee shall establish its rules of procedure, subject to the provisions of Article 6.2 (a).

Article 6

1. The decisions of the enlarged Commission shall be taken as follows :
 - (a) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (a) to (f) and (h) shall require a unanimous vote of all Contracting States and shall be binding on all Contracting States; failing a unanimous decision, the enlarged Commission shall take a decision by a two-thirds majority of the votes cast; any Contracting State which is unable for overriding national considerations to apply that decision shall submit to the enlarged Commission an explanatory statement of the reasons therefor;
 - (b) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (i) and (j) shall require a two-thirds majority of the votes cast, provided that the votes comprise the weighted majority of the Member States of EUROCONTROL in accordance with the provisions reproduced in Annex 2 to this Agreement; every year EUROCONTROL shall notify the Contracting States which are not Member States of EUROCONTROL of the number of votes to which the Member States are entitled under the said provisions;
 - (c) decisions on the matters referred to in Article 3.2 (g) shall require a two-thirds majority of the votes cast. The same applies to proceedings introduced on behalf of EUROCONTROL by the enlarged Commission before the arbitral tribunal mentioned in Article 25.
2. (a) The rules of procedure of the enlarged Committee, including the rules relating to the taking of decisions, shall require approval by the enlarged Commission by a unanimous vote of all Contracting States.
(b) However, in the matters referred to in Article 5.1 (c), the decisions of the enlarged Committee shall be adopted in accordance with the provisions of paragraph 1 (b) of this article.

Article 7

EUROCONTROL shall assess, in accordance with the applicable rules, the route charges due for each flight in the airspace defined in Article 1.

Article 8

EUROCONTROL shall collect the route charges referred to in Article 7. For that purpose, they shall constitute a single charge due in respect of each flight, which shall constitute a single claim by EUROCONTROL, payable at its headquarters.

Article 9

The person liable to pay the charge shall be the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed.

Article 10

If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he proves which other person was the operator.

Article 11

Where a debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.

Article 12

1. Proceedings for recovery of the amount due shall be instituted either by EUROCONTROL or, at EUROCONTROL's request, by a Contracting State.
2. Recovery shall be effected by either judicial or administrative procedure.
3. Each Contracting State shall inform EUROCONTROL of the procedures applied in that State and of the competent courts, tribunals or administrative authorities.

Article 13

Recovery proceedings shall be instituted in the territory of the Contracting State :

- (a) where the debtor has his residence or registered office;
- (b) where the debtor has a place of business, if neither his residence nor his registered office is situated in the territory of a Contracting State;
- (c) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in (a) and (b) above, where the debtor has assets;
- (d) in the absence of the grounds of jurisdiction set out in (a) to (c) above, where EUROCONTROL has its headquarters.

Article 14

EUROCONTROL shall have the capacity to institute proceedings before the competent courts, tribunals and administrative authorities of States not parties to this Agreement.

Article 15

The following decisions taken in a Contracting State shall be recognised and enforced in the other Contracting States :

- (a) final decisions of a court or tribunal;
- (b) decisions of an administrative authority which have been subject to review by a court or tribunal, but are no longer so, either because the court or tribunal has dismissed the appeal by a final decision, or because the appeal has been withdrawn, or because the time for lodging the appeal has expired.

Article 16

Decisions referred to in Article 15 shall not be recognised or enforced in the following cases :

- (a) if the court, tribunal or administrative authority of the State of origin was not competent in accordance with Article 13;
- (b) if the decision is manifestly incompatible with the public policy of the State addressed;
- (c) if the debtor did not receive notice of the decision of the administrative authority or of the institution of the proceedings in sufficient time to enable him to defend the case or to appeal to a court or a tribunal;
- (d) if proceedings relating to the same route charges have been previously instituted and are still pending before a court, tribunal or an administrative authority of the State addressed;
- (e) if the decision is incompatible with a decision relating to the same route charges given in the State addressed;
- (f) if the court, tribunal or authority of the State of origin, in order to arrive at its decision, has decided a preliminary question concerning the status or legal capacity of natural persons, rights in property arising out of a matrimonial relationship, wills or succession in a way that conflicts with a rule of the private international law of the State in which the recognition is sought, unless the same result would have been obtained by the application of the rules of private international law of that State.

Article 17

The decisions referred to in Article 15, if enforceable in the State of origin, shall be enforced in accordance with the law of the State addressed. If necessary, an order of enforcement shall on request be issued by a court, tribunal or an administrative authority of the State addressed.

Article 18

1. The request shall be accompanied by
 - (a) a certified copy of the decision;
 - (b) in the case of a decision of a court or tribunal rendered by default, the original or a certified copy of a document establishing that notice of the institution of the proceedings was duly served on the debtor;
 - (c) in the case of an administrative decision, a document establishing that the requirements of Article 15 have been met;
 - (d) a document establishing that the decision is enforceable in the State of origin and that the debtor has received notice of the decision in due time.
2. A duly certified translation of the documents shall be supplied if the court, tribunal or administrative authority of the State addressed so requires. No legalisation or similar formality shall be required.

Article 19

1. The request can be rejected only for one of the reasons set forth in Article 16. In no case may the decision be reviewed on its merits in the State addressed.
2. The procedure for the recognition and enforcement of the decision shall be governed by the law of the State addressed insofar as this Agreement does not otherwise provide.

Article 20

The amount collected by EUROCONTROL shall be paid to the Contracting States in accordance with the decisions of the enlarged Committee.

Article 21

Where the claim is recovered by a Contracting State, the amount collected shall be paid without delay to EUROCONTROL, which shall proceed in accordance with Article 20. The recovery costs incurred by that State shall be charged to EUROCONTROL.

Article 22

The competent authorities of the Contracting States shall co-operate with EUROCONTROL in the establishment and collection of route charges.

Article 23

If the enlarged Committee decides unanimously to abandon recovery of a charge, the Contracting States concerned may take whatever action they deem fit. In such a case, the provisions of this Agreement relating to recovery and to recognition and enforcement of decisions shall cease to apply.

In the event of a state of emergency or war, the provisions of this Agreement shall not affect the freedom of action of the Contracting States involved.

Article 25

1. Any dispute which may arise either between the Contracting States, or between the Contracting States and EUROCONTROL represented by the enlarged Commission, relating to the interpretation or application of this Agreement or of its annexes, and which it has not been possible to settle by direct negotiation or by any other method, shall be referred to arbitration on the request of any one of the parties.
2. For that purpose, each of the parties shall in each case appoint an arbitrator, and the arbitrators shall agree on the appointment of a third arbitrator.
3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.
4. Each party shall bear the costs in respect of its own arbitrator and its representation in the proceedings before the tribunal; the costs in respect of the third arbitrator and any other costs shall be borne equally by the parties to the dispute. The arbitral tribunal may however determine a different sharing of costs if it thinks fit.
5. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding on the parties to the dispute.

Article 26

This Agreement shall replace the Multilateral Agreement relating to the Collection of Route Charges of 8 September 1970.

This provision is without prejudice to any agreement between EUROCONTROL and a non-member State of EUROCONTROL relating to the collection of route charges which concerns the Flight Information Regions referred to in Article 1 of this Agreement, which shall remain in force until that State becomes a party to this Agreement.

Article 27

1. This Agreement shall be open for signature, prior to the date of its entry into force, by any State which is at the time of signature participating in the EUROCONTROL system of collection of route charges or is granted the right of signature by a unanimous decision of the Permanent Commission.
2. This Agreement shall be subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium. Ratification of the Protocol, opened for signature at Brussels on 12 February 1981, amending the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, hereinafter called « the Protocol » shall also constitute ratification of this Agreement.
3. This Agreement shall enter into force on the date of entry into force of the Protocol in the case of EUROCONTROL, the Member States of EUROCONTROL and States which have deposited their instruments of ratification before that date.
4. Where any State deposits its instrument of ratification after the date of the entry into force of this Agreement, this Agreement shall enter into force in respect of that State on the first day of the second month following the date on which the instrument of ratification was deposited.
5. EUROCONTROL shall become a party to this Agreement by its signature.
6. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other signatory States to this Agreement of each signature of this Agreement, of the deposit of any instrument of ratification and of the date of entry into force of this Agreement.

Article 28

1. Any State may accede to this Agreement.
"With the exception of European States which accede to the amended Convention referred to in Article 27.2, States may accede to this Agreement only with the approval of the enlarged Commission carried by a unanimous vote.
2. The instrument of accession shall be deposited with the Government of the Kingdom of Belgium, which shall notify the Governments of the other Contracting States.
3. Accession shall take effect from the first day of the second month following the deposit of the instrument of accession.

Article 29

1. States parties to the amended Convention shall be bound by this Agreement for as long as the said amended Convention remains in force.
2. States which are not parties to the amended Convention shall be bound by this Agreement for a period of five years from the date on which the Agreement enters into force in respect of the State concerned or until the expiry of the Convention, whichever is the earlier. This five-year period shall be automatically extended for further five-year periods save where the State concerned notifies the Government of the Kingdom of Belgium in writing, not less than two years before the expiry of the current period, of its intention to withdraw from the Agreement. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Contracting States in writing of such notice.
3. The Government of the Kingdom of Belgium shall notify the Governments of the other Contracting States in writing of any notice given by a Contracting Party to the amended Convention of its intention to denounce the said Convention.

Article 30

The Government of the Kingdom of Belgium shall cause this Agreement to be registered with the Secretary General of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, and with the Council of the International Civil Aviation Organization, in accordance with Article 83 of the Convention on International Civil Aviation signed in Chicago on 7 December 1944.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, after presentation of their full powers, found to be in good and due form, have signed this Agreement.

DONE at Brussels, this 12th day of February 1981, in the German, English, Spanish, French, Dutch and Portuguese languages, the six texts being equally authentic, in a single original, which shall be deposited in the archives of the Government of the Kingdom of Belgium, which shall transmit certified copies to the Governments of the other signatory States. In the event of any inconsistency, the text in the French language shall prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland: For the Federal Republic of Germany: For la Republica Federal Alemana: Pour la République fédérale d'Allemagne. Voor de Bondsrepubliek Duitsland: Pela República Federal da Alemanha:	H. BLOMEYER-BARTENSTEIN
Für die Republik Österreich: For the Republic of Austria: Por la Republica de Austria: Pour la République d'Autriche: Voor de Oostenrijkse Republiek: Pela República da Austría:	F. BOGEN
Für das Königreich Belgien: For the Kingdom of Belgium: Por el Reino de Belgica: Pour le Royaume de Belgique: Voor het Koninkrijk België: Pelo Reino da Bélgica:	Charles-Ferdinand NOTHOMB R. URBAIN
Für Spanien : For Spain: Por España : Pour l'Espagne: Voor Spanje: Pela Espanha:	Nuño AGUIRRE de CÁRCER Francisco CAL PARDO
Für die Französische Republik: For the French Republic: Por la Republica Francesa: Pour la République Française: Voor de Franse Republiek: Pela República Francesa:	France de HARTINGH Roger MACHENAUD
Für das Vereinigte Königreich Grossbritannien und Nordirland: For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannie en Noord-Ierland Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte:	Peter WAKEFIELD K.B.E., C.M.G. David Garro TREFGARNE
Für Irland: For Ireland: Por Irlanda: Pour l'Irlande: Voor Ierland: Pela Irlanda:	Albert REYNOLDS T.D. Mary TINNEY

Für das Grossherzogtum Luxemburg:
For the Grand Duchy of Luxembourg:
Por el Gran Ducado de Luxemburgo:
Pour le Grand-Duché de Luxembourg:
Voor het Groothertogdom Luxemburg:
Pelo Grão-Ducado do Luxemburgo:

Josy BARTHEL
Pierre WURTH

Für das Königreich der Niederlande:
For the Kingdom of the Netherlands:
Por el Reino de los Países Bajos:
Pour le Royaume des Pays-Bas:
Voor het Koninkrijk der Nederlanden:
Pelo Reino dos Países Baixos:

J. H. O. INSINGER
N. SMITH-KROES

Für die Portugiesische Republik:
For the Portuguese Republic:
Por la República Portuguesa:
Pour la République Portugaise:
Voor de Portugese Republiek:
Pela República Portuguesa:

José Carlos Pinto SOROMENHO VIANA
BAPTISTA
João Eduardo NUNES DE OLIVEIRA
PEQUITO

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:
For the Swiss Confederation:
Por la Confederación Suiza:
Pour la Confédération Suisse:
Voor de Zwitserse Bondsstaat:
Pela Confederação Suíça:

A. HURNI

Für EUROCONTROL
For EUROCONTROL
Por EUROCONTROL
Pour EUROCONTROL
Voor EUROCONTROL
Pelo EUROCONTROL

David Garro TREFGARNE
J. LEVEQUE

ANNEX 1
Flight Information Regions

<i>Contracting Parties</i>	<i>Flight Information Regions</i>
The Federal Republic of Germany	Hannover Upper Flight Information Region Rhein Upper Flight Information Region Bremen Flight Information Region Dusseldorf Flight Information Region Frankfurt Flight Information Region München Flight Information Region
The Republic of Austria	Wien Flight Information Region
The Kingdom of Belgium The Grand Duchy of Luxembourg	Bruxelles Upper Flight Information Region Bruxelles Flight Information Region
Spain	Madrid Upper Flight Information Region Madrid Flight Information Region Barcelona Upper Flight Information Region Barcelona Flight Information Region Islas Canarias Upper Flight Information Region Islas Canarias Flight Information Region
The French Republic	France Upper Flight Information Region Paris Flight Information Region Brest Flight Information Region Bordeaux Flight Information Region Marseille Flight Information Region
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Scottish Upper Flight Information Region Scottish Flight Information Region London Upper Flight Information Region London Flight Information Region
Ireland	Shannon Upper Flight Information Region Shannon Flight Information Region
The Kingdom of the Netherlands	Amsterdam Flight Information Region
The Portuguese Republic	Lisboa Upper Flight Information Region Lisboa Flight Information Region Santa Maria Flight Information Region
The Swiss Confederation	Genève Upper Flight Information Region Genève Flight Information Region Zürich Upper Flight Information Region Zürich Flight Information Region

ANNEX 2
[Article 6.1 (b)]

Extracts from the EUROCONTROL International Convention
relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation
of 13 December 1960 amended by
the Protocol opened for signature at Brussels in 1981

Article 7.3 of the Convention

« 3. Unless otherwise provided, directives and measures in the cases provided for in Article 6.1 (b) and 6.4 shall require a majority of the votes in the Commission, it being understood that :

- those votes shall be subject to the weighting provided for in Article 8 below,
- those votes shall represent the majority of the Contracting Parties voting. »

Article 8 of the Convention

« Article 8

1. The weighting referred to in Article 7 shall be determined according to the following table .

Annual contribution of a Contracting Party as a percentage of the total annual contributions of all the Contracting Parties	Number of votes
Less than 1%	1
From 1 to less than 2 %	2
From 2 to less than 3 %	3
From 3 to less than 4½ %	4
From 4 ½ to less than 6 %	5
From 6 to less than 7 ½ %	6
From 7 ½ to less than 9 %	7
From 9 to less than 11 %	8
From 11 to less than 13 %	9
From 13 to less than 15 %	10
From 15 to less than 18 %	11
From 18 to less than 21 %	12
From 21 to less than 24 %	13
From 24 to less than 27 %	14
From 27 to less than 30 %	15
30 %	16

2. The numbers of votes shall be initially established with effect from the date of entry into force of the Protocol opened for signature at Brussels in 1981 by reference to the above table and in accordance with the rule in Article 19 of the Statute of the Agency for determining the annual contributions of the

Contracting Parties to the Organisation's budget.

3. In the event of the accession of a State, the numbers of votes of the Contracting Parties shall be re-established in accordance with the same procedure.
4. The numbers of votes shall be re-established each year in accordance with the foregoing provisions. »

Article 19 of Annex 1 of the Convention (Statute of the Agency)

« Article 19

1. Without prejudice to the provisions of paragraph 2 below, the annual contribution of each Contracting Party to the budget shall be determined, for each financial year, in accordance with the following formula :
 - (a) an initial 30 % of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the Gross National Product of the Contracting Party, as defined in paragraph 3 below;
 - (b) a further 70 % of the contribution shall be calculated in proportion to the value of the route facility cost-base of the Contracting Party, as defined in paragraph 4 below.
2. No Contracting Party shall be required to pay, in any given financial year, a contribution in excess of 30 % of the total amount of contributions from the Contracting Parties. Should the contribution of any one Contracting Party calculated in accordance with paragraph 1 above exceed 30 %, the excess shall be distributed among the other Contracting Parties according to the rules laid down in the aforesaid paragraph.
3. The Gross National Product to be used for the calculations shall be obtained from the statistics compiled by the Organisation for Economic Cooperation and Development - or failing that by any other body affording equivalent guarantees and designated under a decision of the Commission - by calculating the arithmetical mean for the last three years for which those statistics are available. The value of the Gross National Product shall be that which is calculated on the basis of factor cost and current prices expressed in European Units of Account.
4. The route facility cost-base to be used for the calculations shall be the cost-base established in respect of the last year but one preceding the financial year concerned. »



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

MINISTER

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH- 563 /04/DPE/msz

Warszawa, 12.02.2004

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

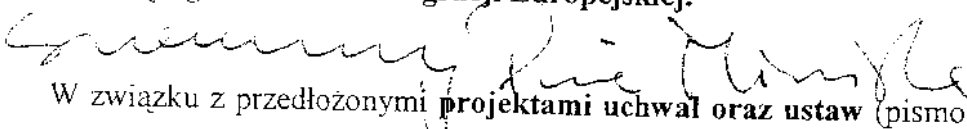
Opinia o zgodności projektów uchwał Rady Ministrów w sprawie przedłożenia do ratyfikacji:

- Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisanej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmienionej Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r.,
- Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych podpisanej dnia 12 lutego 1981 r.,

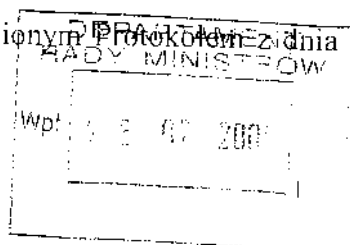
oraz opinia o zgodności projektów ustaw o ratyfikacji:

- Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisanej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmienionej Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r.,
- Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych podpisanej dnia 12 lutego 1981 r.,

z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.


W związku z przedłożonymi projektami uchwał oraz ustaw (pismo nr RM-111-26-04; RM-111-27-04; RM-10-23-04; RM-10-24-04), uprzejmie informuję, iż nie zgłaszam uwag. W odniesieniu do treści ww. Konwencji oraz Umowy, pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Związanie Rzeczypospolitej Polskiej Międzynarodową konwencją o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmienioną Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienioną



Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r., [dalej jako Konwencja] oraz Umową wielostronną w sprawie opłat trasowych, podpisaną dnia 12 lutego 1981 r., jest jednym z warunków uzyskania przez Polskę pełnego członkostwa w Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL. Pozostałe warunki to podpisanie, a następnie ratyfikowanie przez Polskę Protokołu ujednocniającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, sporządzonego dnia 27.06.1997 r., oraz Protokołu z dnia 8 października 2002 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL” z późniejszymi zmianami i ujednocnionej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997r.

II. Zobowiązanie Polski do przystąpienia do organizacji EUROCONTROL wynika z przepisów art. 6 *Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej*, który to Akt jest integralną częścią *Traktatu Akcesyjnego*, podpisanego przez Polskę 16 kwietnia 2003 r. Wzmiankowany przepis stwierdza, iż:

„1. Umowy lub konwencje zawarte lub tymczasowo stosowane przez Wspólnotę lub zgodnie z artykułem 24 lub artykułem 38 Traktatu UE, z jednym lub większą liczbą państw trzecich, z *organizacją międzynarodową* lub z obywatelem państwa trzeciego, są *wiążące dla nowych Państw Członkowskich*, na warunkach ustalonych w Traktatach założycielskich i w niniejszym Akcie.

2. Nowe Państwa Członkowskie zobowiązują się przystąpić na warunkach ustanowionych w niniejszym akcie do *umów lub konwencji* zawartych lub tymczasowo stosowanych wspólnie przez *obecne Państwa Członkowskie i Wspólnotę*, a także do umów zawartych przez te Państwa, związanych z wyżej wymienionymi umowami i konwencjami”.

III. Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*European Organisation for the safety of Air Navigation*) EUROCONTROL jest organizacją międzynarodową, która została utworzona w celu ujednocnienia procedur kontroli

ruchu lotniczego w europejskiej górnej przestrzeni powietrznej. W przeciwieństwie do wszystkich 15 Państw – obecnych Członków Unii Europejskiej oraz niektórych Państw – Kandydatów, jak m.in. Czechy, Węgry czy Słowacja, sama *Wspólnota Europejska nie jest jeszcze pełnym członkiem organizacji EUROCONTROL*. Stanie się nim wraz z ratyfikacją podpisanego przez Wspólnotę Europejską, dnia 8 października 2002 roku, Protokołu w sprawie jej przystąpienia do Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL, z późniejszymi zmianami i ujednoczonej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.

Dnia 29 września 2003 r. Komisja Europejska przedłożyła Propozycję Decyzji Rady dotyczącą związania Wspólnoty Europejskiej ww. Protokołem (COM/2003/0555 final – AVC 2003/0214W). Należy się zatem spodziewać, że w okresie kilku najbliższych miesięcy, prawdopodobnie przed dniem akcesji Nowych Państw Członkowskich do Unii Europejskiej, Wspólnota Europejska dokona ratyfikacji ww. dokumentu, stając się w ten sposób pełnoprawnym członkiem organizacji EUROCONTROL.

IV. Przystąpienie Wspólnoty Europejskiej do Organizacji EUROCONTROL jest uzasadnione kilkoma okolicznościami, w tym przede wszystkim faktem, iż Konwencja, po zmianach wprowadzonych Protokołem ujednoczającym z 27 czerwca 1997 r., upoważniła EUROCONTROL do przyjmowania środków, które są *wiążące dla Państw Członkowskich Wspólnoty należących do EUROCONTROL*, czyli dla wszystkich 15 Państw Członkowskich. W związku z tym, konieczny jest udział samej *Wspólnoty w tej Organizacji, aby wzmiankowane środki mogły być przyjmowane w obszarach w których Wspólnota posiada swoje kompetencje*.

Ważną rolę dla Organizacji EUROCONTROL przewidziano w ramach wspólnotowej reformy zarządzania europejską przestrzenią powietrzną, polegającej na utworzeniu do końca 2004 roku tzw. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single European Sky-SES*). EUROCONTROL ma bowiem służyć Wspólnocie konieczną wiedzą ekspercką oraz doświadczeniem przy opracowywaniu technicznej strony przygotowywanych przez Wspólnotę Europejską jako niezależnego europejskiego prawodawcę w dziedzinie zarządzania żeglugi powietrznej, aktów prawnych. W ten sposób kompetencje Organizacji

EUROCONTROL mają zostać wzmocnione politycznymi i legislacyjnymi uprawnieniami Wspólnoty.

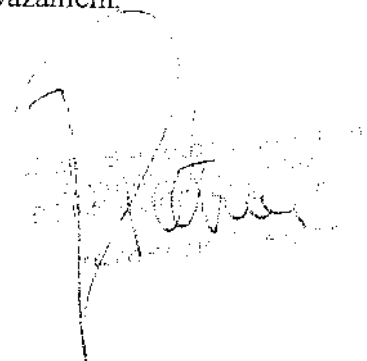
- V. W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że:
- Międzynarodowa konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej „EUROCONTROL”, podpisana w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmieniona Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmienionym Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmieniona Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r.,
 - Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych podpisanej dnia 12 lutego 1981 r.,

są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do wiadomości:

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
Minister Spraw Zagranicznych
Pan
Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury



54

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 17 marca 2004 r.

Cena 2,46 zł + 22% VAT

