

UMOWA WIELOSTRONNA

w sprawie opłat trasowych, sporządzona w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r.

**W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
podaje do powszechnej wiadomości:**

W dniu 12 lutego 1981 r. została sporządzona w Brukseli Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych, w następującym brzmieniu:

Przekład

Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych

Republika Federalna Niemiec, Republika Austrii, Królestwo Belgii, Królestwo Hiszpanii, Republika Francuska,

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej,

Irlandia, Wielkie Księstwo Luksemburga, Królestwo Niderlandów, Republika Portugalska,

Konfederacja Szwajcarska, zwane dalej „Umawiającymi się Państwami”,

Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej, 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 największej liczby państw europejskich,

wyrażając przekonanie, że ujednoczenie to ułatwi ponadto prowadzenie konsultacji z użytkownikami,

zważywszy, 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, przez co utworzone zostaną „rozszerzona Komisja” i „rozszerzony Komitet”.

4. Rejony informacji powietrznej, o których mowa w ustępie 1, wymienione są w wykazie stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. Jakiegokolwiek zmiany tego wykazu, proponowane przez Umawiające 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, niepowodująca 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 ustęp 1 punkt 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 na 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 punkt 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 punkt 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 a każdym państwem pragnącym skorzystać ze środków albo pomocy technicznej EUROCONTROL, wiążące się z opłatami w żegludze powietrznej, nieobjętymi niniejszą umową,
 - j) zatwierdza załącznik budżetowy przedstawiany przez rozszerzony Komitet zgodnie z artykułem 5 ustęp 1 punkt c.

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 punkt 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 punkt a.

Artykuł 6

1. Decyzje rozszerzonej Komisji są podejmowane w następujący sposób:

- a) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 punkty 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 przypadku 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 punkty i oraz j, 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, niebędące

- państwami członkowskimi EUROCONTROL, o liczbie głosów przysługującej tym państwom zgodnie z tymi postanowieniami,
- c) w sprawach, o których mowa w artykule 3 ustęp 2 punkt 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.
- b) W sprawach, o których mowa w artykule 5 ustęp 1 punkt c, decyzje rozszerzonego Komitetu są przyjmowane zgodnie z postanowieniami ustępu 1 punkt b niniejszego artykułu.

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 pojedynczą należną kwotę opłaty za każdy lot, która będzie stanowiła podstawę pojedynczego roszczenia EUROCONTROL o dokonanie zapłaty tej kwoty w siedzibie Organizacji.

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 nieznany, 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 ścisgnięcia należności.

Artykuł 12

1. Procedura zmierzająca do ścisgnięcia należnej kwoty może być wszczęta zarówno przez EUROCONTROL, jak i na prośbę EUROCONTROL przez Umawiające się Państwo.
2. Ścisgnięcie 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 punktach a i b,
- d) w którym EUROCONTROL posiada swoją siedzibę, jeżeli nie występują podstawy jurysdykcji, o której mowa w punktach a, b, c.

Artykuł 14

EUROCONTROL posiada zdolność do wszczynania postępowań przed właściwymi sądami, trybunałami i organami władzy administracyjnej państw niebędących 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, trybunałem 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 należy dołączyć:

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

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

Artykuł 25

1. Jakikolwiek spór, który może powstać pomiędzy Umawiającymi się Państwami a EUROCONTROL, reprezentowany przez rozszerzony Komitet, a który odnosi 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 stron 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 niebędącym 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 jednogólną 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 ustęp 2, państwa mogą przystępować do niniejszej umowy tylko za zgodą rozszerzonej Komisji, podjętą jednomyślnie.

2. Dokumenty przystąpienia zostaną złożone na przechowanie Rządowi Królestwa Belgii, który powiadamia o tym rządy innych Umawiających się Państw.

3. Przystąpienie nabiera mocy pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po złożeniu dokumentów przystąpienia.

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 związanego, 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 Rządowi 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 pełnomocnicy, po przedstawieniu swoich pełnomocnictw, uznanych za właściwe i prawidłowo sporządzone, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. w językach niemieckim, angielskim, hiszpańskim, francuskim, niderlandzkim i portugalskim, sześć tekstów jest równorzędnie autentycznych, zaś jeden oryginalny zostanie złożony na przechowanie w archiwach Rządu Królestwa Belgii, który przekaze uwierzytelnione kopie rządowi innych państw sygnatariuszy. W przypadku rozbieżności tekst w języku francuskim jest rozstrzygający.

W imieniu:

Republiki Federalnej Niemiec	H. Blomeyer-Bartenstein
Republiki Austrii	F. Bogen
Królestwa Belgii	Charles-Ferdinand Nothomb R. Urbain
Królestwa Hiszpanii	Nuño Aguirre de Cárcer Francisco Cal Pardo
Republiki Francuskiej	France de Hartingh Roger Machenaud
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	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 Niderlandów	J.H.O. Insinger N. Smith-Kroes
Republiki Portugalskiej	Jose Carlos Soromenho Viana Baptista João Eduardo Nunes de Oliveira Pequito
Konfederacji Szwajcarskiej	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 Powietrznej Brema Rejon Informacji Powietrznej Düsseldorf Rejon Informacji Powietrznej Frankfurt Rejon Informacji Powietrznej Monachium
Republika Austrii	Rejon Informacji Powietrznej Wiedeń
Królestwo Belgii	Górny Rejon Informacji Powietrznej Bruksela
Wielkie Księstwo Luksemburga	Rejon Informacji Powietrznej Bruksela
Królestwo Hiszpanii	Górny Rejon Informacji Powietrznej Madryt Rejon Informacji Powietrznej Madryt Górny Rejon Informacji Powietrznej Barcelona Rejon Informacji Powietrznej Barcelona Górny Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie
Republika Francuska	Górny Rejon Informacji Powietrznej Francja Rejon Informacji Powietrznej Paryż Rejon Informacji Powietrznej Brest Rejon Informacji Powietrznej Bordeaux Rejon Informacji Powietrznej Marsylia
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Górny Rejon Informacji Powietrznej Londyn Rejon Informacji Powietrznej Londyn
Irlandia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Shannon Rejon Informacji Powietrznej Shannon
Królestwo Niderlandów	Rejon Informacji Powietrznej Amsterdam
Republika Portugalska	Górny Rejon Informacji Powietrznej Lizbona

Konfederacja Szwajcarska

Rejon Informacji Powietrznej Lizbona
Rejon Informacji Powietrznej Santa Maria

Górny Rejon Informacji Powietrznej Genewa
Rejon Informacji Powietrznej Genewa
Górny Rejon Informacji Powietrznej Zurych
Rejon Informacji Powietrznej Zurych

Załącznik nr 2

[ARTYKUŁ 6 USTĘP 1 PUNKT B]

Wyciągi z Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej EUROCONTROL z 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 punkt 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
od 1% do mniej niż 2%	2
od 2% do mniej niż 3%	3
od 3% do mniej niż 4½%	4
od 4½% do mniej niż 6%	5
od 6% do mniej niż do 7½%	6
od 7½% 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 ustępie 1, i zgodnie z postanowieniem artykułu 19 Statutu Agencji, od daty wejścia w życie Protokołu otwartego do podpisu w Brukseli w 1981 roku.

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 jakiejkolwiek 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 do 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.”.

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, opatrzoną pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 21 lipca 2004 r.