EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.4.2021
COM(2021) 160 final

ANNEX

BILAGA

till

Förslag till rådets beslut

om ingående, på Europeiska unionens vägnar, av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Republiken Armenien, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan

AVTAL OM ETT GEMENSAMT LUFTFARTSOMRÅDE
MELLAN REPUBLIKEN ARMENIEN,

Å ENA SIDAN,
OCH

EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER,
Å ANDRA SIDAN,

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ARTIKEL 1: Syfte
ARTIKEL 2: Definitioner

AVDELNING I: EKONOMISKA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 3: Beviljande av rättigheter
ARTIKEL 4: Trafiktillstånd
ARTIKEL 5: Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd
ARTIKEL 6: Investeringar i lufttrafikföretag
ARTIKEL 7: Efterlevnad av lagar och andra författningar
ARTIKEL 8: Rättvis konkurrens
ARTIKEL 9: Kommersiella möjligheter
ARTIKEL 10: Tullar och skatter
ARTIKEL 11: Användaravgifter
ARTIKEL 12: Passagerarpris och fraktpris
ARTIKEL 13: Statistik

AVDELNING II: REGLERINGSSAMARBETE

ARTIKEL 14: Flygsäkerhet
ARTIKEL 15: Luftfartsskydd
ARTIKEL 16: Flygledningstjänst
ARTIKEL 17: Miljö
ARTIKEL 18: Lufttrafikföretags skadeståndsansvar
ARTIKEL 19: Konsumentskydd
ARTIKEL 20: Datoriserade bokningssystem
ARTIKEL 21: Sociala aspekter

AVDELNING III: INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 22: Tolkning och genomförande
ARTIKEL 23: Den gemensamma kommittén
ARTIKEL 24: Tvistlösning och skiljeförfarande

ARTIKEL 25: Skyddsåtgärder
ARTIKEL 26: Förhållande till andra avtal
ARTIKEL 27: Ändringar
ARTIKEL 28: Uppsägning
ARTIKEL 29: Registrering av avtalet
ARTIKEL 30: Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

BILAGA I: Övergångsbestämmelser
BILAGA II: REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

REPUBLIKEN ARMENIEN (nedan kallad Armenien),

å ena sidan,

och

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

REPUBLIKEN KROATIEN,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

UNGERN,

MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallade EU-fördragen) och som är medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kollektivt kallade EU-medlemsstaterna, eller enskilt EU-medlemsstat),

och EUROPEISKA UNIONEN,

å andra sidan,

Armenien och EU-medlemsstaterna är parter i konventionen angående internationell civil luftfart,

som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, tillsammans med Europeiska unionen,

SOM BEAKTAR avtalet om partnerskap och samarbete mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, slutet i Luxemburg den 22 april 1996,

SOM ÖNSKAR skapa ett gemensamt luftfartsområde (CAA) som bygger på målet att öppna parternas luftfartsmarknader, med lika konkurrensvillkor, icke-diskriminering och iakttagande av samma regler – särskilt när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst, konkurrens, sociala aspekter och miljön,

SOM ÖNSKAR förbättra lufttrafiken och gynna ett internationellt luftfartssystem som baseras på icke-diskriminering och öppen och rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden,

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart,

SOM ERKÄNNER betydelsen av effektiva luftfartsförbindelser för att främja handel, turism, investeringar samt ekonomisk och social utveckling,

SOM ÄR ÖVERENS OM att det är lämpligt att reglerna för ett gemensamt luftfartsområde ska baseras på relevant gällande lagstiftning i Europeiska unionen som fastställs i bilaga II till det här avtalet,

SOM ERKÄNNER att fullständig efterlevnad av reglerna för det gemensamma luftfartsområdet ger parterna rätt att utnyttja alla dess fördelar, genom bland annat öppet tillträde till marknaderna och maximerad nytta för båda parternas konsumenter, industri och arbetskraft,

SOM ERKÄNNER att skapandet av ett gemensamt luftfartsområde och tillämpningen av reglerna för detta inte kan uppnås utan övergångsbestämmelser när sådana krävs,

SOM ERKÄNNER betydelsen av väl avvägt stöd i detta avseende,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd för lufttransporter och som bekräftar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver den resande allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM ÄR BESLUTNA att maximera de potentiella fördelarna med samarbete på lagstiftningsområdet och harmonisering av deras respektive lagar och bestämmelser på den civila luftfartens område,

SOM INSER de stora fördelar som kan uppstå genom konkurrenskraftig luftfart och en lönsam lufttransportbransch,

SOM ÖNSKAR gynna fri, rättvis och icke snedvriden konkurrens, och som inser att subventioner kan inverka negativt på konkurrensen och äventyra avtalets grundläggande mål och som inser att potentiella fördelar kanske inte uppnås om det saknas en konkurrensutsatt rättvis marknad för lufttrafikföretag med fri, rättvis och icke snedvriden konkurrens,

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal och arrangemang mellan parterna, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, transportföretag, lufttrafikföretag och flygplatser och deras arbetskraft, samhällen och andra som gynnas indirekt,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM BEKRÄFTAR behovet av omedelbara åtgärder för att ta itu med klimatförändringen och av fortsatt samarbete för att minska utsläppen av växthusgaser inom luftfartssektorn, i enlighet med multilaterala arrangemang om denna fråga och framförallt relevanta instrument från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Parisavtalet av den 12 december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, och att uppnå en lämplig konsumentskyddsnivå vad gäller luftfartstjänster och som inser behovet av ömsesidigt samarbete på detta område,

SOM ERKÄNNER att ökade kommersiella möjligheter inte får undergräva parternas arbetsnormer eller arbetsrelaterade normer och som bekräftar vikten av den internationella luftfartens sociala dimension och av att beakta hur arbetskraft, sysselsättning och arbetsvillkor påverkas om marknader öppnas,

SOM NOTERAR vikten av att lufttransportbranschen får bättre åtkomst till kapital för att ytterligare utveckla lufttransporterna,

SOM ERKÄNNER de potentiella fördelarna med att tredjeländer kan ansluta sig till detta avtal,

SOM ÖNSKAR ingå ett luftfartsavtal, som komplement till konventionen angående internationell civil luftfart,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

ARTIKEL 1

Syfte

Avtalets mål är att mellan parterna skapa ett gemensamt luftfartsområde som ska baseras på gradvis öppnande av marknaden, liberalisering av ägande och kontroll av luftfartyg, rättvisa och lika konkurrensvillkor, icke-diskriminerande och gemensamma regler, särskilt när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst, sociala aspekter och miljön. I det här avtalet anges därför tillämpliga regler mellan parterna enligt nedan angivna villkor. Dessa regler omfattar de bestämmelser som fastställs i den lagstiftning som anges i bilaga II.

ARTIKEL 2

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. avtal: detta avtal och dess bilagor och tillägg med ändringar.

2. lufttransport: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, inbegripet reguljära och icke-reguljära lufttrafiktjänster.

3. fastställande av medborgarskap: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal uppfyller kraven i artikel 4 i detta avtal avseende ägande, kontroll i praktiken och huvudsakligt verksamhetsställe.

4. fastställande av förmåga: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva lufttrafik enligt detta avtal har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunnande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som styr driften av sådan trafik.

5. behöriga myndigheter: de myndigheter eller statliga organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

6. konventionen: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, som innehåller

a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Armenien och den EU-medlemsstat eller de EU-medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om, och

b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de oavsett tidpunkt är i kraft för både Armenien och den eller de EU-medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.

7. full kostnad: kostnaden för den tillhandahållna tjänsten med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.

8. internationell lufttransport: lufttransport som passerar fler än en stats luftrum.

9. parter: å ena sidan Armenien och, å andra sidan, Europeiska unionen och dess medlemsstater.

10. huvudsakligt verksamhetsställe: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte på territoriet i den part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.

11. landning för andra ändamål än trafikändamål: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post.

12. passagerarpris: det pris som ska erläggas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare med lufttrafik (inklusive alla andra transportslag i samband därmed) och alla villkor som gäller för de priserna, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

13. fraktpris: det pris som ska erläggas för transport av gods med lufttrafik (inklusive alla andra transportslag i samband därmed) och alla villkor som gäller för de priserna, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

14. territorium: i fråga om Armenien, Republiken Armeniens territorium, och, i fråga om Europeiska unionen och dess medlemsstater, landterritorium, inre vatten och territorialhav i medlemsstaterna, på vilka fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är tillämpliga och enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt luftrummet ovanför dem.

15. användaravgift: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

16. egenhantering: en situation där en flygplatsanvändare direkt skaffar sig en eller flera kategorier av marktjänster utan att ingå något som helst kontrakt med tredje part i syfte att tillhandahålla sådana tjänster. Enligt denna definition anses inte flygplatsanvändare som tredje man, i förhållande till varandra, om

a) en av dem innehar majoritet i den andre, eller

b) samma enhet innehar majoriteten i var och en av dem.

17. femte frihetsrättighet: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds eller avslutas på den mottagande statens territorium.

18. tredjeland: en part som inte är part i det här avtalet.

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 3

Beviljande av rättigheter

1. De rättigheter som anges i denna artikel omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal.

Trafikrättigheter och flygrutter

2. Vardera part ska på icke-diskriminerande grund bevilja den andra parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:

a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Rätt att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Rätt att utföra reguljära och icke-reguljära internationella passagerarlufttransporter, kombinationstransporter och lufttransporter med enbart varor mellan punkter[1] på följande rutter:

i) I fråga om Europeiska unionens lufttrafikföretag:

Punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer[2], parterna i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett europeiskt gemensamt luftfartsområde[3] eller Eftamedlemsstater[4] – punkter i Armenien – bortomliggande punkter.

ii) I fråga om armeniska lufttrafikföretag:

Punkter i Armenien – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer, parterna i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett europeiskt gemensamt luftfartsområde eller Eftamedlemsstater – punkter i Europeiska unionen.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

Operativ flexibilitet

3. Bägge parters lufttrafikföretag får välja att på alla eller vissa av sina flygningar på de rutter som anges i punkt 2 ovan

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,

c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd i enlighet med bestämmelserna i punkt 2 ovan,

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

---

[1] Hänvisning till punkter i denna artikel ska förstås som internationellt erkända flygplatser.

[2] Se: Rådets slutsatser av den 16 juni 2003 tillsammans med kommissionens meddelande om Europeiska grannskapspolitiken av den 12 maj 2004 och som fick stöd av rådet i dess slutsatser av den 14 juni 2004.

[3] Offentliggjort i EUT L 285, 16.10.2006.

[4] Republiken Island, Konungariket Norge, Schweiziska edsförbundet och Furstendömet Liechtenstein.

e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter (change of gauge),

f) göra uppehåll på en eller flera punkter inom eller utanför parternas territorium,

g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium,

h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg, och

i) trafikera fler än en punkt på samma flyglinje (co-terminalisation).

Den operativa flexibilitet som denna punkt medger får utövas utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av den trafikrätt som annars följer av detta avtal, under förutsättning att

i) Armeniens lufttrafikföretag trafikerar en punkt i Armenien,

ii) EU-lufttrafikföretag trafikerar en punkt i Europeiska unionen.

4. Bägge parter ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingen avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet, trafikens flygvägar, ursprung eller destination, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts-, flygledningssäkerhets-, miljö-, eller hälsorelaterade skäl eller om inte annat sägs i detta avtal.

5. Båda parternas lufttrafikföretag får betjäna, även inom ramen för överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygvägar, förutsatt att de inte utövar femte frihetsrättigheter.

6. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

a) armeniska lufttrafikföretag att i en EU-medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt i den EU-medlemsstaten,

b) EU-lufttrafikföretag att i Armenien ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt i Armenien.

7. När de utövar sina rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal, ska parterna avhålla sig från alla typer av diskriminering mellan lufttrafikföretag från den andra parten, i synnerhet på grund av nationalitet.

8. Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal har varje part rätt att vägra bedriva internationella lufttransporter till från eller genom ett tredjeland som denna part inte har diplomatiska förbindelser med.

ARTIKEL 4

Trafiktillstånd

1. Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en av parterna, ska den andra parten bevilja lämpliga trafiktillstånd och tekniska tillstånd med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om armeniska lufttrafikföretag:

i) Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Armenien och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig armenisk lagstiftning, och

ii) faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Armenien som utfärdat dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och

iii) om inget annat fastställs i artikel 6 i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av Armenien och/eller av armeniska medborgare, eller båda.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

i) Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom Europeiska unionens territorium och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med unionslagstiftning, och

ii) faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den EU-medlemsstat som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och

iii) om inget annat fastställs i artikel 6 i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och effektivt kontrolleras av en eller flera EU-medlemsstat(er) eller en eller flera Efta-medlemsstat(er) och/eller av medborgare i dessa stater, eller båda.

c) De bestämmelser som anges i artiklarna 14 och 15 i detta avtal ska vara uppfyllda, och

d) Lufttrafikföretaget ska uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttransport.

2. Vid beviljande av trafiktillstånd eller tekniska tillstånd ska parterna behandla samtliga lufttrafikföretag från den andra parten på ett icke-diskriminerande sätt.

3. När en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en part tas emot, ska den andra parten erkänna det fastställande av lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den första parten när det gäller det lufttrafikföretaget, som om fastställandet hade gjorts av den egna behöriga myndigheten, och inte utreda ärendet ytterligare, om inte detta föreskrivs i leden a och b nedan.

a) Om den mottagande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant tillstånd, hyser tvivel på att villkoren i punkt 1 i denna artikel för beviljande av lämpliga trafiktillstånd eller tekniska tillstånd inte har uppfyllts, trots det fastställande som fattats av den andra parten, ska den mottagande parten genast underrätta den andra parten och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. I detta fall får endera parten begära samråd, vilket kan inbegripa företrädare för parternas behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör misstanken; en sådan begäran om samråd ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommittén.

b) Denna punkt omfattar inte erkännande av beslut i fråga om säkerhetscertifikat eller -licenser, säkerhetsarrangemang eller försäkringstäckning.

ARTIKEL 5

Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd

1. Endera parten får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag eller på annat sätt vägra, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa den andra partens lufttrafikföretags verksamhet i följande fall:

a) I fråga om armeniska lufttrafikföretag:

i) Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Armenien eller saknar en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig armenisk lagstiftning, eller

ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av Armenien som ansvarar för utfärdande av dess drifttillstånd, eller den behöriga luftfartsmyndigheten är inte tydligt angiven, eller

iii) om inget annat fastställs i artikel 6 i detta avtal ägs inte lufttrafikföretaget, vare sig direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte i praktiken av Armenien och/eller av armeniska medborgare, eller båda.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

i) Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom Europeiska unionens territorium eller saknar en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, eller

ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av den EU-medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd, eller den behöriga luftfartsmyndigheten är inte tydligt angiven, eller

iii) om inget annat fastställs i artikel 6 i detta avtal ägs inte lufttrafikföretaget, vare sig direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte i praktiken av en eller flera EU-medlemsstat(er) eller en eller flera Efta-medlemsstat(er) och/eller av medborgare i dessa stater, eller båda.

c) De bestämmelser som anges i artiklarna 8, 14 och 15 i detta avtal uppfylls inte,

d) lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 7 i detta avtal och/eller de lagar och andra författningar som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttransport.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller 1 d i denna artikel får den ena parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra parten.

3. Denna artikel begränsar inte parternas rätt att i enlighet med artiklarna 14 och 15 i detta avtal vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag.

ARTIKEL 6

Investeringar i lufttrafikföretag

1. Trots vad som sägs i artiklarna 4 och 5 i detta avtal, och efter verifiering genomförd av den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 23.8, av att bägge parterna och/eller deras medborgare, i enlighet med deras respektive lagar, får förvärva majoritetsägande i och/eller faktisk kontroll över en av den andra partens lufttrafikföretag, får parterna tillåta att EU-medlemsstater och/eller deras medborgare har majoritetsägande i och/eller faktisk kontroll över ett armeniskt lufttrafikföretag, eller att Armenien och/eller dess medborgare har majoritetsägande i och/eller faktisk kontroll över ett EU-lufttrafikföretag i enlighet med punkt 2 i denna artikel.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska specifika investeringar i lufttrafikföretag genom parterna och/eller deras medborgare godkännas individuellt genom ett förhandsbeslut som antas av den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 23.2.

I beslutet ska de villkor som är förknippade med bedrivandet av den överenskomna trafiken enligt detta avtal och med trafiken mellan tredjeländer och parterna anges. Bestämmelserna i artikel 23.11 ska inte gälla för denna typ av beslut.

ARTIKEL 7

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. En parts lagar och andra författningar som är tillämpliga avseende inresa till, flygning inom eller utresa från det egna territoriet med luftfartyg som utför internationell lufttransport, ska tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods ska vid inresa till, flygning inom, eller utresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, efterleva de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för passagerares, besättnings, bagages, gods och/eller posts inresa till eller utresa från det territoriet med luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

3. Parterna ska inom sina respektive territorier tillåta att den andra partens lufttrafikföretag vidtar åtgärder för att säkerställa att endast personer med resehandlingar som är nödvändiga för inresa i eller transit genom den andra partens territorium befordras.

ARTIKEL 8

Rättvis konkurrens

1. Parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö och rättvisa och jämlika möjligheter för bägge parters företag som bedriver luftfart att konkurrera om driften av de överenskomna tjänsterna på de angivna rutterna. Parterna ska därför vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att detta mål uppfylls fullt ut.

2. Parterna hävdar att fri, rättvis och icke-snedvriden konkurrens är viktig för att främja avtalets mål och noterar att förekomsten av omfattande konkurrenslagstiftning och en oberoende konkurrensmyndighet samt en robust och effektiv tillämpning av parternas respektive konkurrenslagstiftning är viktiga för ett effektivt tillhandahållande av lufttransporttjänster. Varje parts konkurrenslagstiftning som rör de områden som omfattas av denna artikel, med förekommande ändringar, ska tillämpas på lufttrafikföretagens verksamhet inom respektive parts jurisdiktion. Parterna delar målen om förenlighet och konvergens i fråga om konkurrenslagstiftningen och dess effektiva tillämpning. De kommer att bedriva lämpligt och relevant samarbete om effektiv tillämpning av konkurrenslagstiftningen, till exempel genom att tillåta att deras respektive företag och medborgare, i enlighet med parternas respektive regler och rättspraxis, får yppa information som är av vikt för endera partens konkurrensmyndighets åtgärder i fråga om konkurrenslagstiftningen.

3. Inget i detta avtal ska på något sätt påverka, begränsa eller äventyra någondera partens (och Europeiska kommissionens) relevanta konkurrensmyndigheters eller domstolars myndighetsutövande eller befogenheter, och alla ärenden som rör kontroll av efterlevnaden av konkurrenslagstiftningen ska även i fortsättningen falla under dessa myndigheters och domstolars exklusiva befogenhet. Åtgärder som vidtas enligt denna artikel av en part ska därför inte påverka eventuella åtgärder som vidtas av dessa myndigheter och domstolar.

4. Åtgärder som vidtas i enlighet med den här artikeln ska omfattas av parternas exklusiva ansvar och ska endast rikta sig mot den andra parten och/eller de företag som tillhandahåller lufttransporttjänster till/från parterna. Sådana åtgärder ska inte omfattas av det förfarande för tvistlösning som anges i artikel 24 i detta avtal.

5. Bägge parter ska undanröja alla former av diskriminering eller orättvis praxis som negativt skulle påverka de rättvisa och jämlika möjligheterna för företagen som är inblandade i den andra partens lufttransporttjänster att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster.

6. Ingen part ska tillhandahålla eller tillåta offentliga subventioner eller offentligt stöd till något företag om dessa subventioner eller detta stöd på ett påtagligt och negativt sätt skulle påverka de

rättvisa och jämlika möjligheterna för den andra partens företag att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster. Sådana offentliga subventioner eller sådant offentligt stöd kan omfatta, men är inte begränsat till, korssubventionering, täckande av driftunderskott, kapitaltillskott, bidrag, garantier, lån eller garantier på förmånliga villkor, konkursskydd, utebliven indrivning av fordringar, gynnande genom avkall på normal avkastning på investerade allmänna medel, skattelättnader eller skatteundantag, ersättning för ekonomiska åligganden från myndigheter, och icke-diskriminerande och icke-kommersiell tillgång till anläggningar och tjänster avseende flygnavigering eller flygplatser, bränsle, marktjänster, säkerhet, datoriserade bokningssystem, tilldelning av ankomst- och avgångstider eller andra närliggande anläggningar och tjänster som är nödvändiga för bedrivande av lufttrafik.

7. Om en part ger ett företag offentliga subventioner eller offentligt stöd, ska parten på lämpligt sätt säkerställa insyn i åtgärden, till exempel genom att kräva att företaget tydligt och separat i sina räkenskaper redovisar subventionerna eller stödet.

8. Bägge parter ska på begäran av den andra parten inom en rimlig tidsrymd förse denne med finansiella rapporter som rör de enheter som lyder under den första partens jurisdiktion, samt all annan sådan information som den andra parten rimligen kan begära för att säkerställa att bestämmelserna i denna artikel efterlevs. Detta kan omfatta detaljerad information om subventioner eller stöd. Utlämnandet av sådan information kan bli föremål för konfidentiell behandling av den part som begär tillgång till informationen.

9. Utan att det påverkar någon åtgärd som vidtagits av relevant konkurrensmyndighet och/eller domstol för kontroll av efterlevnaden av de regler som avses i punkterna 5 och 6,

a) kan en part, som anser att ett företag diskrimineras eller är utsatt för orättvis praxis i den mening som avses i punkterna 5 eller 6 ovan och detta kan underbyggas, lämna in skriftliga synpunkter till den andra parten. Efter att ha informerat den andra parten, kan en part kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel. En part får också begära samråd med den andra parten om den aktuella frågan i syfte att komma fram till en lösning. Sådana samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran om samråd mottogs. Under tiden ska parterna utbyta information som är tillräcklig för att möjliggöra en fullständig undersökning av de farhågor som en av parterna gett uttryck för.

b) Om parterna inte uppnår en överenskommelse om ärendet genom samråd inom trettio (30) dagar från samrådens början eller om samråden inte inleds inom trettio (30) dagar från och med mottagandet av begäran om en påstådd överträdelse av punkt 5 eller 6, ska den part som begärde samråd ha rätt att tillfälligt upphäva den andra partens berörda företags utövande av de rättigheter som anges i detta avtal genom att vägra, återkalla eller tillfälligt upphäva trafiktillståndet/tillståndet, eller införa sådana villkor som den anser nödvändiga för att utöva sådana rättigheter, införa avgifter eller vidta andra åtgärder. Alla åtgärder som vidtas enligt denna punkt ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt.

10. Varje part ska tillämpa antitrustlagstiftning i enlighet med punkt 2 och förbjuda företag att

a) tillsammans med ett annat företag ingå avtal, fatta beslut eller ägna sig åt samordnade förfaranden som kan påverka lufttransporttjänster till/från den parten och som har som mål eller får som resultat att konkurrensen hindras, begränsas eller snedvrids; detta förbud får förklaras icke-tillämpligt om sådana avtal, sådana beslut eller sådana förfaranden bidrar till att förbättra tillverkningen eller distributionen av tjänster eller till att gynna teknisk eller ekonomisk utveckling, samtidigt som konsumenterna får en rimlig andel av de uppkomna fördelarna, och om de inte a) ålägger de berörda företagen begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål, b) ger dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av tjänsterna i fråga, och

b) missbruka en dominerande position på ett sätt som kan påverka lufttransporttjänster till/från den parten.

11. Varje part ska anförtro kontrollen av efterlevnaden av de antitrustregler som avses i punkt 10 endast till sina relevanta och oberoende konkurrensmyndigheter och/eller domstolar.

12. Utan att det påverkar åtgärder som vidtagits av den relevanta konkurrensmyndigheten och/eller domstolen i fråga om kontrollen av efterlevnaden av de regler som avses i punkt 10, kan en part som anser att ett företag lider skada av en påstådd överträdelse av punkt 10 och detta kan underbyggas, lämna in skriftliga synpunkter till den andra parten. Efter att ha informerat den andra parten, kan en part kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel. En part får också begära samråd med den andra parten om den aktuella frågan i syfte att komma fram till en lösning. Sådana samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran om samråd mottogs. Under tiden ska parterna utbyta information som är tillräcklig för att möjliggöra en fullständig undersökning av de farhågor som en av parterna gett uttryck för.

13. Om parterna inte uppnår en överenskommelse om ärendet genom samråd inom trettio (30) dagar från samrådens början eller om samråden inte inleds inom trettio (30) dagar från och med mottagandet av begäran om en påstådd överträdelse av punkt 10, och under förutsättning att den relevanta konkurrensmyndigheten eller domstolen fastställt en överträdelse av antitrustreglerna, ska den part som begärde samråd ha rätt att tillfälligt upphäva den andra partens berörda företags utövande av de rättigheter som anges i detta avtal genom att vägra, återkalla eller tillfälligt upphäva trafiktillståndet/tillståndet, eller införa sådana villkor som den anser nödvändiga för att utöva sådana rättigheter, införa avgifter eller vidta andra åtgärder. Alla åtgärder som vidtas enligt denna punkt ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt.

ARTIKEL 9

Kommersiella möjligheter

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II till detta avtal.

2. Parterna är överens om att hinder för kommersiella aktörers affärsverksamhet skulle stå i vägen för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna ska därför faktiskt och ömsesidigt sträva efter att undanröja hinder för båda parternas kommersiella aktörers affärsverksamhet där sådana hinder kan stå i vägen för affärer, leda till snedvridning av konkurrensen eller påverka möjligheterna att konkurrera på lika villkor.

3. De bägge parternas lufttrafikföretag ska inte vara tvungna att ha en lokal sponsor.

4. Den gemensamma kommittén enligt artikel 23 i detta avtal ska utarbeta ett förfarande för samarbete i frågor som rör affärsverksamhet och kommersiella möjligheter. Den ska också övervaka framstegen med att konkret undanröja hindren för kommersiella operatörers affärsverksamhet och regelbundet se över utvecklingen, bland annat i fråga om lagstiftning och rättsliga ändringar. Enligt artikel 23 i detta avtal får en part begära ett sammanträde i gemensamma kommittén för att diskutera frågor som rör tillämpningen av den här artikeln.

5. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt etablera kontor och anläggningar på den andra partens territorium som behövs för tillhandahållande av lufttransporter och för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet, däribland rätten att sälja och utfärda biljetter och/eller flygfraktsedlar av alla slag, både sina egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktsedlar.

6. Båda parters lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera beviljandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt denna punkt, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar.

7. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b i denna punkt ska alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra partens territorium

i) utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller

ii) välja fritt bland konkurrerande leverantörer, inklusive andra lufttrafikföretag, som

tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parters lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) De rättigheter som anges i led a i och ii ovan får begränsas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitetstillgången i det särskilda fallet är begränsad av hänsyn till flygplatsens säkerhet. Om sådana begränsningar begränsar, hindrar eller utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst (self-handling), och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstleverantörerna, ska den relevanta parten säkerställa att alla sådana tjänster är tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna ska prissättas enligt relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande kriterier.

8. Varje leverantör av marktjänster, oavsett om det rör sig om ett lufttrafikföretag eller inte, ska när det gäller marktjänster på den andra partens territorium ha rätt att tillhandahålla marktjänster för lufttrafikföretag som är verksamma vid samma flygplats, om detta är tillåtet enligt tillämpliga lagar och andra författningar och förenligt med dessa.

9. Bägge parter ska säkerställa att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser som gäller för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser på dess territorium tillämpas på ett oberoende, öppet, effektivt och icke-diskriminerande sätt i rätt tid.

10. Anmälan av driftsplaner, program eller tidtabeller för lufttrafik som bedrivs enligt detta avtal får krävas av en part i informationssyfte enbart i syfte att kunna verifiera att de rättigheter som beviljats enligt detta avtal respekteras. Om en part begär en sådan anmälan, ska den minimera den administrativa bördan i fråga om krav och förfaranden för anmälan för den andra partens lufttrafikföretag och mellanhänder på lufttransportområdet.

11. Varje parts lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud eller andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget eller via internet eller andra tillgängliga kanaler. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster, och vem som helst ska ha rätt att köpa sådana lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

12. Det ska vara tillåtet för båda parters lufttrafikföretag att betala lokala utgifter, inbegripet, men inte begränsat till bränslekostnader och flygplatsavgifter, på den andra partens territorium i lokal valuta. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana omkostnader på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor till marknadsmässig växelkurs.

13. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran närsomhelst och på vilket sätt som helst konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra dem från den andra partens

territorium till ett land som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till marknadsmässig växelkurs för löpande transaktioner och överföringar som gäller den dag då lufttrafikföretaget lämnade in en första begäran om överföring och ska vara befriad från avgifter, med undantag av de avgifter som bankerna normalt tar ut för sådana konverteringar och överföringar.

14. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parternas lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. avtal om reserverat utrymme på luftfartyg och om gemensamma linjebeteckningar, med

a) den andra partens lufttrafikföretag,

b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

c) tillhandahållare av yttransporter (land- eller sjötransport), oavsett land,

under förutsättning att i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har de trafikrättigheter som krävs och ii) de säljande lufttrafikföretagen har de underliggande trafikrättigheterna för en flygrutt och iii) avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal.

15. När det gäller försåld passagerartransport som innefattar avtal om samverkande marknadsföring, ska köparen på försäljningsstället eller under alla omständigheter vid incheckning, eller före ombordstigning i fall där ingen incheckning krävs för ett anslutningsflyg, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

16. När det gäller passagerartransporter ska yttransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att yttransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företagets eget namn.

17. Utan hinder av någon bestämmelse i detta avtal ska båda parters lufttrafik- och fraktföretag tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och yttransportsätt för godstransport till och från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga internationellt erkända flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med yt- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna yttransporter eller ingå avtal om sådana med andra yttransportföretag, inbegripet yttransporter som utförs av andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet yt- eller lufttransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

18. Parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och förordningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal, särskilt de som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

19. Båda parters lufttrafikföretag får ingå avtal om tillhandahållande av luftfartyg med eller utan besättning för internationell lufttransport med

a) den andra partens lufttrafikföretag, och

b) tredjeländers lufttrafikföretag,

under förutsättning att alla som deltar i sådana avtal har rätt behörighet och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna tillämpar på sådana avtal. Parterna får inte begära att det lufttrafikföretag som tillhandahåller luftfartyget ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal för de rutter som luftfartyget ska trafikera. Parterna får kräva att dessa avtal ska godkännas av deras behöriga myndigheter. Om en part kräver ett sådant godkännande, ska den minimera lufttrafikföretagens administrativa bördor i fråga om godkännandeförfaranden.

ARTIKEL 10

Tullar och skatter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter; detta gäller även luftfartygets sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel, teknisk förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget, som

a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen, och

b) inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

2. Även följande ska på ömsesidig grund vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, utom avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över nämnda territorium.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och teknisk förbrukningsmateriel som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium.

4. Sedvanlig ombordutrustning samt den materiel, de reservdelar och de förnödenheter som avses i punkterna 1 och 2 och normalt hålls ombord på luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får lastas av på den andra partens territorium endast efter godkännande av denna parts tullmyndigheter och får ställas under dessa myndigheters övervakning eller kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena partens lufttrafikföretag, med ett lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse från den andra parten, ingår avtal om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från

skatter, tullar och avgifter där dessa inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

9. Bestämmelserna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt.

10. Bestämmelserna i de respektive konventionerna mellan EU-medlemsstater och Armenien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

ARTIKEL 11

Användaravgifter

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II till detta avtal.

2. Bägge parter ska säkerställa att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Villkoren för sådana användaravgifter för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

3. Bägge parter ska säkerställa att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för utnyttjande av flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster, med undantag av de avgifter som tas ut i fråga om de tjänster som beskrivs i artikel 9.7, inte är orättfärdigt diskriminerande, inte diskriminerar på grundval av nationalitet och är rättvist fördelade bland användarkategorierna. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16.1, ska dessa avgifter avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller flygplatserna där ett gemensamt avgiftssystem tillämpas. Avgifterna får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna tillämpas.

4. Varje part ska begära att de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna ska samråda och

utbyta den information som kan behövas för en noggrann bedömning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med principerna i punkterna 2 och 3 i den här artikeln. Båda parter ska säkerställa att de myndigheter eller organ som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar användarna om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att lämna synpunkter innan ändringarna görs.

ARTIKEL 12

Passagerarpris och fraktpris

1. Parterna ska tillåta att passagerarpriser och fraktpriser sätts fritt av parternas lufttrafikföretag grundat på fri och rättvis konkurrens.

2. Varje part får på icke-diskriminerande grundval kräva att bägge parters lufttrafikföretag på förenklad grund och enbart i informationssyfte underrättar dess behöriga myndigheter om passagerarpriser och fraktpriser som erbjuds för tjänster som utgår från dess territorium. Man får kräva att sådan underrättelse från lufttrafikföretagens sida ska ske tidigast vid tidpunkten för det första erbjudandet om passagerarpriser och fraktpriser.

3. Diskussioner mellan de behöriga myndigheterna får ske för att diskutera ämnen som inbegriper, men inte är begränsade till, kraven och metoderna för underrättelse om passagerarpriser och fraktpriser, och passagerarpriser och fraktpriser som kan vara orättvisa, orimliga, diskriminerande eller subventionerade.

ARTIKEL 13

Statistik

1. Båda parter ska förse varandra med tillgänglig statistik om lufttransport inom ramen för detta avtal, som krävs enligt parternas nationella lagar och författningar, på ett icke-diskriminerande sätt och som rimligtvis kan krävas.

2. Parterna ska samarbeta, även inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 23 i detta avtal, för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttransporternas utveckling inom ramen för detta avtal.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

ARTIKEL 14

Flygsäkerhet

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal.

2. I syfte att säkerställa att parterna tillämpar bestämmelserna i den här artikeln och lagstadgade krav och normer som avses i punkt 1 i denna artikel, ska Armenien involveras i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör från och med dagen för detta avtals ikraftträdande.

a) Armeniens övergång till uppfyllelse av de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal ska omfattas av övervakning och periodiska bedömningar från Europeiska unionens sida i samarbete med Armenien.

b) När Armenien anser att landet uppfyller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal, ska Armenien meddela Europeiska unionen att en utvärdering bör göras.

c) När Armenien helt och hållet uppfyller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal, ska gemensamma kommittén, som inrättats enligt artikel 23 i detta avtal, fastställa exakt status och exakta villkor för Armeniens deltagande i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet utöver den observatörsstatus som avses ovan.

3. Parterna ska säkerställa att de luftfartyg som är registrerade i en part och som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

4. Parternas behöriga myndigheter kan när som helst begära samråd rörande den andra partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

5. En parts behöriga myndigheter ska vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder om de konstaterar att

a) ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet,

b) det finns allvarliga tvivel på att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

c) det finns allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna som fastställs i konventionen eller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

6. När en part vidtar åtgärder enligt punkt 5 i denna artikel ska den omedelbart underrätta den andra parten och ange skälen till att den vidtar dessa åtgärder.

7. Alla åtgärder som vidtas av en part i enlighet med punkt 5 i denna artikel ska avbrytas då skälet för att vidta åtgärderna försvunnit.

ARTIKEL 15

Luftfartsskydd

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till detta avtal.

2. Armenien kan bli föremål för en inspektion utförd av kommissionen i enlighet med relevant EU-lagstiftning om luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till detta avtal. Parterna ska inrätta den mekanism som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana säkerhetsinspektioner.

3. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationell lufttrafik, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som parterna omfattas av.

4. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

5. Om det inte anges i de lagstadgade krav och normer för luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till detta avtal, ska parterna i sina inbördes relationer agera i enlighet med internationella standarder för luftfartsskydd och lämplig rekommenderad praxis som Icao fastställt. Båda parter ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa luftfartsskyddsbestämmelser.

6. Parterna ska säkerställa att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som inbegriper, men inte är begränsade till, säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage, säkerhetskontroll av personer som inte är passagerare, även besättning, och medförda föremål, säkerhetskontroll av frakt och post samt säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter ombord och tillträdeskontroll för flygsidan och behörighetsområden. Åtgärderna ska anpassas om hoten mot den civila luftfartens säkerhet ökar. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkterna 1 och 5 i denna artikel, och andra skyddsbestämmelser som den parten kräver, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

7. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parters suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium, samt nödåtgärder för att möta ett specifikt säkerhetshot; dessa bör ofördröjligen delges den andra parten. Varje part ska också, om den andra parten begär rimliga särskilda skyddsåtgärder, vidta sådana åtgärder, och den första parten ska beakta de skyddsåtgärder som redan tillämpas av den andra parten och eventuella åsikter som den parten framför. Parterna erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta, ska varje part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda skyddsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller driftmässig inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 23 i detta avtal.

8. När det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säkerhet, deras passagerare eller besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

9. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken

inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel, ska den parten begära omedelbart samråd med den andra parten. Sådana samråd ska påbörjas inom trettio (30) dagar från mottagandet av en sådan begäran.

11. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom trettio (30) dagar från dagen för en sådan begäran eller en längre period som parterna kommit överens om får, utan att detta påverkar artikel 5 i detta avtal, trafiktillstånd utfärdade för den andra partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

12. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det, får en part vidta omedelbara interimsåtgärder.

13. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 11 i denna artikel ska avbrytas så snart den andra parten följer bestämmelserna i den här artikeln.

ARTIKEL 16

Flygledningstjänst

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del D i bilaga II till detta avtal, och, om det inte anges i EU:s regelverk, minst med relevanta Icao-normer och rekommenderad praxis enligt de villkor som anges nedan.

2. Parterna ska samarbeta på inom området flygledningstjänst, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Armenien och därmed skärpa de nuvarande säkerhetsnormerna och göra den allmänna lufttrafiken i Europa effektivare överlag, optimera kapaciteten vad gäller flygkontrolltjänst, minimera förseningarna och öka miljöeffektiviteten. I detta syfte ska Armenien delta som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet och andra organ med koppling till det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet på flygledningsområdet.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska

luftrummet på deras respektive territorium ska följande gälla:

a) Armenien ska vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygtrafiktjänster och flygledningstjänster till kraven för det gemensamma europeiska luftrummet.

b) Armenien ska framförallt inrätta ett lämpligt nationellt övervakningsorgan som åtminstone funktionellt är oberoende av leverantörer av flygtrafiktjänster.

c) Europeiska unionen ska associera Armenien med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, till exempel genom

i) undersökning av möjligheten att samarbeta med eller associeras till ett befintligt funktionellt luftrumsblock eller skapa ett nytt,

ii) deltagande i det gemensamma europeiska luftrummets nätverk,

iii) anpassning till Sesars utvecklingsplaner,

iv) förstärkning av driftskompatibiliteten, och

d) Armenien ska vidta nödvändiga åtgärder för att tillämpa EU:s prestationssystem i syfte att göra luftfarten så effektiv som möjligt på alla punkter, minska kostnaderna och förbättra säkerheten och kapaciteten i befintliga system.

ARTIKEL 17

Miljö

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del E i bilaga II till detta avtal.

2. Parterna stödjer behovet av att skydda miljön genom att främja en hållbar utveckling av luftfarten. Parterna har för avsikt att samarbeta för att ringa in områden med koppling till luftfartens miljöpåverkan.

3. Parterna inser vikten av samarbete för att beakta och minimera luftfartens inverkan på miljön i enlighet med målen i detta avtal.

4. Parterna inser vikten av att bekämpa klimatförändringarna och därför vikten av att ta itu med utsläpp av växthusgaser från luftfarten, både på inhemsk och internationell nivå. De är överens om att öka samarbetet kring dessa frågor, exempelvis genom relevanta multilaterala arrangemang, och då främst tillämpningen av den globala marknadsbaserade åtgärd som det 39:e mötet i Icao:s församling enades om, och användningen av den mekanism som fastställdes genom artikel 6.4 i

Parisavtalet inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar vid utvecklingen av internationella globala marknadsbaserade åtgärder för att ta itu med utsläpp av växthusgaser från luftfartssektorn, och alla andra aspekter enligt ovannämnda artikel 6 som är särskilt relevanta för utsläpp från internationell luftfart.

5. Parterna åtar sig att utbyta information och ha regelbunden direktkommunikation och dialog mellan experter för att utvidga samarbetet om att åtgärda utsläppen från luftfarten genom exempelvis

a) forskning om och utveckling av miljövänlig luftfartsteknik,

b) innovation på flygledningsområdet i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,

c) forskning om och utveckling av hållbara alternativa bränslen för luftfarten,

d) utbyte av åsikter om frågor som rör luftfartens miljöpåverkan och minskning av klimatpåverkande utsläpp från luftfarten, och

e) övervakning och minskning av buller i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan.

6. Parterna ska också, samtidigt som deras multilaterala miljömässiga rättigheter och skyldigheter iakttas, i praktiken utöka samarbetet, även det finansiella och teknologiska, i fråga om åtgärder som syftar till att ta itu med utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart.

7. Parterna inser behovet av att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag.

ARTIKEL 18

Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

Parterna bekräftar sina skyldigheter enligt konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som undertecknades i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen).

ARTIKEL 19

Konsumentskydd

Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del F i bilaga II till detta avtal.

ARTIKEL 20

Datoriserade bokningssystem

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II till detta avtal.

2. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium ska ha rätt att ta in sina system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.

3. Parterna ska upphäva befintliga krav som skulle kunna begränsa den ena partens datoriserade bokningssystems åtkomst till den andra partens marknad eller på annat sätt begränsa konkurrensen. Parterna ska avhålla sig från att anta sådana krav i framtiden.

4. En part får inom sitt territorium inte ställa andra krav, eller medge att andra krav ställs, på den andra partens försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation, än de krav som ställs på dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem eller på något annat bokningssystem som används på partens marknad. Ingen part får hindra ingåendet av avtal mellan försäljare av datoriserade bokningssystem, deras leverantörer och deras abonnenter om informationsutbyte om resetjänster och som underlättar presentation av omfattande och opartisk information för allmänheten, eller uppfyllandet av lagstadgade krav på neutral presentation.

5. Ägare av och driftsansvariga för datoriserade bokningssystem som uppfyller den andra partens eventuella relevanta lagstadgade krav, ska ha samma möjlighet att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som ägare av och driftsansvariga för andra datoriserade bokningssystem som används på den partens marknad.

ARTIKEL 21

Sociala aspekter

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till detta avtal ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del G i bilaga II till detta avtal.

2. Parterna bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren. Parterna åtar sig att samarbeta om arbetsmarknadsfrågor inom ramen för detta avtal, bland annat i fråga om påverkan på sysselsättning, grundläggande rättigheter i arbetslivet, arbetsvillkor, socialt skydd och social dialog.

3. Parterna ska genom sina lagar, författningar och metoder främja höga skyddsnivåer inom sysselsättning och sociala områden i den civila luftfarten.

4. Parterna erkänner vikten av de fördelar som uppstår när man kombinerar de betydande ekonomiska vinsterna från öppna och konkurrenskraftiga marknader med höga arbetsnormer för arbetstagarna. Parterna ska tillämpa det här avtalet så att det bidrar till hög standard i fråga om arbetsnormer oberoende av vem som äger de berörda luftfartygen eller deras egenskaper, och så att man säkerställer att de rättigheter och principer som ingår i deras respektive lagar och författningar inte undermineras utan verkligen tillämpas.

5. Parterna åtar sig att i sina lagar och metoder främja och effektivt tillämpa internationellt erkända grundläggande arbetsnormer i ILO:s grundläggande konventioner så som de ratificerats av Armenien och EU-medlemsstater.

6. Parterna åtar sig också att främja andra internationellt överenskomna normer och avtal på arbetsmarknadsområdet och det sociala området som är av betydelse för den civila luftfarten och deras faktiska tillämpning och efterlevnad i sin inhemska lagstiftning.

7. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att behandla arbetsmarknadsfrågor som den part som begärt mötet anser vara viktiga.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 22

Tolkning och genomförande

1. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. Varje part ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt.

3. Varje part ska förse den andra parten med all nödvändig information och allt nödvändigt bistånd, med förbehåll för tillämpliga lagar och förordningar i respektive part, vid utredningar av eventuella överträdelser som denna andra part utför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra parten och som berör den andra partens behöriga myndigheter eller företag, ska den andra partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan ett slutligt beslut fattas.

5. I den mån som bestämmelserna i detta avtal och bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga II till detta avtal i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EU-fördragen och med rättsakter som antagits i enlighet med EU-fördragen, ska dessa bestämmelser vid genomförandet och tillämpningen tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av Europeiska unionens domstol och Europeiska kommissionen.

ARTIKEL 23

Den gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna inrättas härmed. Den ska ansvara för kontroll av förvaltningen av detta avtal och säkerställa att det genomförs på rätt sätt. Den gemensamma kommittén ska utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Den gemensamma kommittén ska bedriva sin verksamhet, och fatta beslut, i samförstånd. Beslut som fattas av den gemensamma kommittén ska vara bindande för parterna.

3. Den gemensamma kommittén ska själv anta sin arbetsordning.

4. Den gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt och minst en gång om året. Vardera parten får begära att det kallas till sammanträde i gemensamma kommittén.

5. En part kan begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt och, om inget annat överenskoms mellan parterna, senast två (2) månader efter det att begäran togs emot.

6. För att detta avtal ska kunna genomföras korrekt ska parterna utbyta information med varandra och, om endera parten så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén.

7. I enlighet med beviljandet av de rättigheter som anges i artikel 3 i detta avtal, ska den gemensamma kommittén genom ett beslut validera den utvärdering som genomförts av Europeiska unionen av Armeniens genomförande och tillämpning av bestämmelserna i EU-lagstiftningen så som anges i punkt 1 i bilaga I till detta avtal.

8. Enligt artikel 6 ska gemensamma kommittén granska frågor rörande investeringar i parternas lufttrafikföretag och förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

9. I enlighet med artikel 14 (Flygsäkerhet) ska gemensamma kommittén också under övergångsperioden enligt bilaga I till detta avtal övervaka utfasningsprocessen för sådana luftfartyg som är registrerade i Republiken Armenien och används av lufttrafikföretag som står under Republiken Armeniens tillsyn och som inte har ett typcertifikat utfärdat i enlighet med relevant EU-lagstiftning enligt del B i bilaga II till detta avtal, i syfte att säkerställa en utfasning av luftfartyg i enlighet med den överenskomna utfasning som beskrivs i punkt 7 i bilaga I till detta avtal.

10. Den gemensamma kommittén ska också utveckla samarbete, främst i fråga om, men inte begränsat till, att

a) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,

b) ta upp frågor i syfte att konkret lösa affärsrelaterade frågor och frågor som rör affärsmöjligheter som beskrivs i artikel 9 i detta avtal och som exempelvis kan hindra marknadstillträde och en smidig drift av luftfart inom ramen för detta avtal, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda för aktörerna på luftfartsmarknaden,

c) utbyta information, inklusive rådgivning om ändringar av parternas lagar, författningar och politik som kan påverka luftfarten,

d) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta avtal, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet eller om villkor och förfaranden för tredjeländers anslutning till avtalet,

e) diskutera allmänna frågor kopplade till investeringar, ägande och kontroll,

f) utveckla samarbete på lagstiftningsområdet och ömsesidigt åtagande för att uppnå ömsesidigt erkännande och konvergens i fråga om regler och åtgärder,

g) när så är lämpligt uppmuntra till samråd om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelserna med tredjeländer och i multilaterala arrangemang, inklusive överväganden om man ska inta en gemensam hållning,

h) underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för detta avtal, och

i) överväga de sociala konsekvenserna av tillämpningen av avtalet, och utforma lämpliga svar på legitima farhågor.

11. Om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex (6) månader efter dagen för hänskjutandet, får parterna vidta lämpliga skyddsåtgärder enligt artikel 25.

12. Detta avtal ska inte utesluta samarbete och diskussioner mellan parternas behöriga myndigheter utanför den gemensamma kommittén, inklusive på områdena flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljö, flygledningstjänst, luftfartens infrastruktur, konkurrens och konsumentskydd. Parterna ska informera den gemensamma kommittén om resultatet av sådant samarbete och sådana diskussioner som kan påverka tillämpningen av detta avtal.

ARTIKEL 24

Tvistlösning och skiljeförfarande

1. Varje fråga eller tvist rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, förutom frågor som uppkommer enligt artikel 8, som inte kan lösas genom ett sammanträde i gemensamma kommittén får, på begäran av en av parterna, lämnas för skiljeförfarande i enlighet med förfarandena i denna artikel.

2. Begäran om skiljeförfarande ska göras skriftligen till den andra parten. Den klagande parten ska i sin begäran ange vilken åtgärd det gäller och förklara på vilket sätt denna åtgärd är oförenlig med bestämmelserna i detta avtal, på ett sådant sätt att den rättsliga grunden för klagomålet tydligt framgår.

3. Om parterna inte kommer överens om annat ska skiljedomstolen bestå av tre skiljemän enligt följande:

a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom tjugo (20) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. När skiljemännen har utsetts ska dessa inom trettio (30) dagar tillsammans utse en tredje skiljeman, som också ska vara skiljedomstolens ordförande.

b) Om ingen part utser någon skiljeman, eller om ingen tredje skiljeman inte utses i enlighet med led a i denna punkt, får någon av parterna begära att ordföranden i Icaos råd gör utnämningarna inom trettio (30) dagar efter det att begäran togs emot. Om ordföranden i Icao råd är medborgare i Armenien eller i en EU-medlemsstat, ska utnämningen göras av den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

4. Dagen för inrättandet av skiljedomstolen ska vara den dag då den sista av de tre skiljemännen godtar utnämningen i enlighet med de förfaranden som ska fastställas av gemensamma kommittén.

5. Om en part så begär ska skiljedomstolen inom tio (10) dagar från den dag då den tillsattes lämna ett preliminärt avgörande i frågan om huruvida den anser fallet vara brådskande.

6. Skiljedomstolen får på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på skiljedomstolens slutgiltiga beslut.

7. Senast nittio (90) dagar efter det att skiljedomstolen tillsattes ska den för parterna lägga fram en interimsrapport som ska innehålla en redogörelse för sakförhållandena, tillämpligheten av de relevanta bestämmelserna samt de viktigaste skälen till domstolens undersökningsresultat och rekommendationer. Om domstolen anser att den tidsfristen inte kan hållas, ska domstolens ordförande skriftligen underrätta parterna och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sin interimsrapport. Under inga omständigheter ska interimsrapporten läggas fram senare än etthundratjugo (120) dagar efter den dag då skiljedomstolen tillsattes.

8. En part får inom fjorton dagar från det att interimsrapporten lades fram lämna in en skriftlig begäran till skiljedomstolen om att den ska ompröva särskilda aspekter i rapporten.

9. I brådskande fall ska domstolen vidta alla åtgärder för att lägga fram sin interimsrapport inom

fyrtiofem (45) dagar och, under alla omständigheter, senast sextio (60) dagar efter den dag då den tillsattes. En part får inom sju (7) dagar från det att interimsrapporten lades fram lämna in en skriftlig begäran till skiljedomstolen om att den ska ompröva särskilda aspekter i interimsrapporten. Efter att ha övervägt parternas skriftliga synpunkter på interimsrapporten, får skiljedomstolen ändra sin rapport och företa ytterligare utredningar som den anser motiverade. Domstolens slutliga avgörande ska innehålla en tillfredsställande diskussion om de argument som förts fram i samband med interimsöversynen och ska tydligt besvara parternas frågor och anmärkningar.

10. Domstolen ska lägga fram sitt slutliga avgörande för parterna inom etthundratjugo (120) dagar från och med den dag då den tillsattes. Om domstolen anser att den tidsfristen inte kan hållas, ska domstolens ordförande skriftligen underrätta parterna och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sitt avgörande. Under inga omständigheter får avgörandet meddelas senare än etthundrafemtio (150) dagar efter den dag då domstolen tillsattes.

11. I brådskande fall ska domstolen vidta alla åtgärder för att lägga fram sitt avgörande inom sextio (60) dagar efter den dag då den tillsattes. Om domstolen anser att den tidsfristen inte kan hållas, ska domstolens ordförande skriftligen underrätta parterna och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sitt avgörande. Under inga omständigheter får avgörandet läggas fram senare än sjuttiofem (75) dagar efter den dag då domstolen tillsattes.

12. Parterna får begära förtydligande av det slutliga avgörandet inom tio (10) dagar efter det att det lades fram; om ett förtydligande utfärdas ska det ske inom femton (15) dagar efter begäran.

13. Om domstolen fastställer att det skett en överträdelse av det här avtalet och att den ansvariga parten inte följer domstolens slutliga avgörande, eller inte kan nå en ömsesidigt tillfredsställande lösning med den andra parten inom fyrtio (40) dagar efter det att domstolen lade fram sitt slutliga avgörande, får den andra parten upphäva tillämpningen av jämförbara förmåner som uppkommit inom ramen för detta avtal eller får partiellt eller, om det är nödvändigt, fullständigt upphäva tillämpningen av det här avtalet tills den ansvariga parten följer domstolens slutliga avgörande eller parterna har nått en ömsesidigt tillfredsställande lösning.

ARTIKEL 25

Skyddsåtgärder

1. Om endera parten anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt detta avtal får den vidta lämpliga skyddsåtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på tillämpningsområde och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att avhjälpa situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets funktion ska prioriteras.

2. En part som överväger att vidta skyddsåtgärder ska underrätta den andra parten via den gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

3. Parterna ska omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4.1 c och artikel 5.1 c i detta avtal, får den berörda parten inte vidta skyddsåtgärder innan en (1) månad gått från och med dagen för underrättelsen enligt punkt 2 i denna artikel, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 3 i denna artikel har slutförts före den angivna tidsfristens utgång.

5. Den berörda parten ska utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

6. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

ARTIKEL 26

Förhållande till andra avtal

1. Under den provisoriska tillämpningen av detta avtal enligt artikel 30 ska de befintliga bilaterala avtal och arrangemang mellan Republiken Armenien och EU-medlemsstaterna som finns vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal tillfälligt upphävas, förutom i den utsträckning som anges i punkt 2 i denna artikel.

2. Utan hinder av punkt 1 och punkt 3 och under förutsättning av det inte förekommer någon diskriminering mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag på grundval av nationalitet

a) får befintliga rättigheter och mer gynnsamma bestämmelser eller behandlingar rörande ägarskap, trafikrättigheter, kapacitet, turtäthet, typ eller byte av flygplan, överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar och prissättning i bilaterala avtal eller arrangemang mellan Republiken Armenien och EU-medlemsstater som finns vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal och som inte omfattas av eller är gynnsammare när det gäller de berörda lufttrafikföretagens frihet enligt detta avtal fortsätta att tillämpas,

b) ska en dispyt mellan parterna om huruvida bestämmelserna eller behandlingar enligt bilaterala avtal eller arrangemang mellan Republiken Armenien och EU-medlemsstaterna är gynnsammare eller flexiblare avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 24. Tvister om hur man fastställer förhållandet mellan motstridiga bestämmelser eller behandlingar ska också avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 24.

3. När avtalet träder i kraft i enlighet med artikel 30, ska avtalet ha företräde framför relevanta bestämmelser i befintliga bilaterala avtal och arrangemang mellan Republiken Armenien och EU-medlemsstaterna som finns vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal, förutom i den utsträckning som anges i punkt 2 i denna artikel.

4. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

ARTIKEL 27

Ändringar

1. Ändringar av detta avtal får överenskommas mellan parterna efter samråd som hållits i enlighet med artikel 23 i detta avtal. Ändringar ska träda i kraft i enlighet med villkoren i artikel 30 i detta avtal.

2. Om endera parten önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta gemensamma kommittén om sitt beslut.

3. Gemensamma kommittén får på förslag från endera parten och i enlighet med denna artikel genom konsensus besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.

4. Detta avtal ska inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga II till detta avtal.

5. Så snart ny lagstiftning eller ändring av befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område enligt bilaga II övervägs av en av parterna ska denna part underrätta den andra parten i så stor utsträckning som är lämpligt och möjligt. På begäran av endera parten kan ett utbyte av åsikter äga rum i gemensamma kommittén.

6. Båda parterna ska regelbundet och utan dröjsmål underrätta den andra parten om relevant ny lagstiftning eller ändring av lagstiftningen inom området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga II till detta avtal. På begäran av någon av parterna ska gemensamma kommittén inom sextio (60) dagar därefter organisera ett utbyte av åsikter om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller en sådan ändring kommer att få för detta avtals avsedda funktion.

7. Efter det utbyte av åsikter som avses i punkt 6 ska gemensamma kommittén

a) anta ett beslut om att ändra bilaga II till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet,

b) anta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller

c) rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals avsedda funktion.

ARTIKEL 28

Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Icao och till FN:s sekretariat. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den Iata-trafiksäsong som löper ett (1) år efter dagen för den skriftliga underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

ARTIKEL 29

Registrering av avtalet

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras hos Icao, i enlighet med artikel 83 i konventionen, och hos FN:s sekretariat i enlighet med artikel 102 i FN:s stadgar.

ARTIKEL 30

Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

1. Detta avtal ska ratificeras eller godkännas av de parter som har undertecknat det i enlighet med deras egna förfaranden. Ratifikations- eller godkännandeinstrumenten ska deponeras hos depositarien, som ska underrätta den andra parten och Icao om detta.

2. Generalsekretariatet för Europeiska unionens råd ska vara depositarie för detta avtal.

3. Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer på depositariens underrättelse till parterna som bekräftar att det sista ratifikations- eller godkännandeinstrumentet mottagits.

4. Trots vad som sägs i punkt 3 i denna artikel enas parterna om att provisoriskt tillämpa detta avtal, så som sägs i punkt 5 i denna artikel, i enlighet med sina interna förfaranden och sin tillämpliga nationella lagstiftning.

5. Den provisoriska tillämpningen träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer på depositariens underrättelse till parterna som bekräftar mottagande av

a) underrättelse från Europeiska unionen om avslutande av dessa förfaranden som är relevanta för unionen och dess medlemsstater och nödvändiga för detta syfte, och

b) ratifikations- eller godkännandeinstrumentet som avses i punkt 1 som deponerats hos Armenien.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta avtal.

UPPRÄTTAT i ….., i två exemplar, den …..….. 200 …, på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och armeniska, vilka alla texter är lika giltiga.

För Republiken Armenien

För Europeiska unionen

För Konungariket Belgien

För Republiken Bulgarien

För Republiken Tjeckien

För Konungariket Danmark

För Förbundsrepubliken Tyskland

För Republiken Estland

För Irland

För den Hellenska republiken

För Konungariket Spanien

För Franska Republiken

För Republiken Kroatien

För Republiken Italien

För Republiken Cypern

För Republiken Lettland

För Republiken Litauen

För Storhertigdömet Luxemburg

För Ungern

För Malta

För Konungariket Nederländerna

För Republiken Österrike

För Republiken Polen

För Republiken Portugal

För Rumänien

För Republiken Slovenien

För Republiken Slovakien

För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

BILAGA I

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Europeiska unionen har ansvaret för att göra en utvärdering av Armeniens efterlevnad av alla lagstadgade krav och normer i fråga om luftfart som anges i bilaga II till detta avtal, med undantag för lagstiftningen om luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till detta avtal; utvärderingen ska sedan godkännas av gemensamma kommittén. Utvärderingen ska göras inom två (2) år efter ikraftträdandet av detta avtal.

2. Trots vad som sägs i artikel 3 i detta avtal ska överenskomna rättigheter och angivna flygrutter enligt detta avtal inte inbegripa rättigheter för lufttrafikföretag från någon part att utöva femte frihetsrättigheter, inbegripet för Armeniens lufttrafikföretag mellan punkter inom Europeiska unionens territorium, andra än de som redan beviljats enligt bilaterala avtal mellan Armenien och EU-medlemsstaterna, förrän det beslut som anges i punkt 1 i bilaga I till detta avtal har fattats.

Efter antagande av det beslut som avses i punkt 1 i bilaga I ska lufttrafikföretag från båda parter ha rätt att utöva femte frihetsrättigheter, inbegripet för Armeniens lufttrafikföretag mellan punkter inom Europeiska unionens territorium i enlighet med artikel 3 i detta avtal.

3. Europeiska unionen har ansvaret för att göra en utvärdering av Armeniens efterlevnad av lagstadgade krav och normer i fråga om lagstiftningen om luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till detta avtal; utvärderingen ska sedan godkännas av gemensamma kommittén. Utvärderingen ska göras inom tre (3) år efter ikraftträdandet av detta avtal. Under tiden ska Armenien genomföra ECAC Doc 30.

4. Efter antagande av det beslut som avses i punkt 3 i denna bilaga, ska den hemliga delen av lagstiftningen om luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till detta avtal göras tillgänglig för lämpliga armeniska myndigheter och vara föremål för ett avtal om utbyte av säkerhetskänslig information, inbegripet sekretessbelagda EU-uppgifter.

5. Armeniens gradvisa övergång till full tillämpning av EU-lagstiftningen på området lufttransport enligt bilaga II kan bli föremål för regelbunden utvärdering. Utvärderingarna ska göras av Europeiska kommissionen i samarbete med Armenien.

6. Efter det beslutsdatum som anges i punkt 1 i den här bilagan ska Armenien tillämpa regler för utfärdande av operativa licenser som i huvudsak överensstämmer med dem i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Bestämmelserna i artikel 4.3 i det här avtalet, rörande fastställande av ömsesidigt erkännande av lämplighet och/eller medborgarskap, som görs av Armeniens behöriga myndigheter, ska tillämpas av EU:s behöriga myndigheter när gemensamma kommittén har bekräftat att Armenien till fullo tillämpar sådana regler för utfärdande av operativa licenser.

7. Utan att det påverkar ett beslut inom gemensamma kommittén eller inom ramen för artikel 25 (Skyddsåtgärder) kan Armeniens behöriga myndigheter i enlighet med tillämpliga nationella krav längst till den 1 januari 2023 ansvara för luftvärdigheten hos luftfartyg som finns registrerade i det armeniska registret, används av lufttrafikföretag som står under armenisk tillsyn och inte har ett typcertifikat utfärdat av Easa i enlighet med relevant EU-lagstiftning i del B i bilaga II till detta avtal, under förutsättning av luftfartyget uppfyller internationella standarder för flygsäkerhet som fastställts i enlighet med konventionen. Sådana luftfartyg ska inte omfattas av någon av de rättigheter som beviljas enligt detta avtal och ska inte användas på flygrutter till, från eller inom Europeiska unionen.

BILAGA II

(Föremål för regelbunden uppföljning)

REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

De lagstadgade krav och normer i tillämpliga bestämmelser i följande rättsakter ska följas i enlighet med det här avtalet om inget annat anges i den här bilagan eller i bilaga I till det här avtalet (Övergångsbestämmelser). Där så är nödvändigt anges nedan de specifika ändringarna för varje rättsakt.

A. MARKNADSÅTKOMST OCH DÄRMED FÖRBUNDNA FRÅGOR

Nr 1008/2008
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 2, 23.1, 24 och bilaga I samt kapitel II i enlighet med punkt 6 i bilaga I till avtalet.

Nr 785/2004
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) nr 285/2010 av den 6 april 2010

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8.

Nr 2009/12
Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11.

Nr 96/67

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9 och 11–21 samt bilagan,
när det gäller tillämpningen av artikel 20.2 ska ”kommissionen” förstås som ”gemensamma kommittén”.

Nr 80/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11 samt bilagorna.

B. FLYGSÄKERHET

Civil luftfartssäkerhet och Easas grundförordning

Nr 216/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009
– Kommissionens förordning (EG) nr 1108/2009, tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–3 (endast första stycket) samt bilagan
– Kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013
– Kommissionens förordning (EU) 2016/4 av den 5 januari 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–68 med undantag för artiklarna 65, 69.1 andra stycket och 69.4, bilagorna I–VI.

Nr 319/2014

Kommissionens förordning (EU) nr 319/2014 av den 27 mars 2014 om de certifikatavgifter och tjänsteavgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, och om upphävande av förordning (EG) nr 593/2007

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–17 och bilagan

Nr 646/2012

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 646/2012 av den 16 juli 2012 med närmare bestämmelser om böter och viten vid bristande överensstämmelse med bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 25.

Nr 104/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–7 och bilagan.

Flygdrift

Nr 965/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom:

- Kommissionens förordning (EU) nr 800/2013 av den 14 augusti 2013
- Kommissionens förordning (EU) nr 71/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 83/2014 av den 29 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 379/2014 av den 7 april 2014
- Kommissionens förordning (EU) 2015/140 av den 29 januari 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2015/1329 av den 31 juli 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2015/2338 av den 11 december 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2016/1199 av den 22 juli 2016
- Kommissionens förordning (EU) 2017/363 av den 1 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9a, bilagorna I–VIII.

Flygbesättningar

Nr 1178/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom:

- Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 av den 30 mars 2012
- Kommissionens förordning (EU) nr 70/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 245/2014 av den 13 mars 2014

– Kommissionens förordning (EU) 2015/445 av den 17 mars 2015
– Kommissionens förordning (EU) 2016/539 av den 6 april 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11, bilagorna I–IV.

Olycksutredningar

Nr 996/2010

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG, ändrad genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–23 med undantag av artiklarna 7.4 och 19 (upphävda genom förordning (EU) nr 376/2014)

Nr 2012/780

Kommissionens beslut 2012/780/EU av den 5 december 2012 om rätt till tillgång till det europeiska centrala upplag med säkerhetsrekommendationer och svaren på dessa som inrättats enligt artikel 18.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 5.

Initial luftvärdighet

Nr 748/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, ändrad genom

– Kommissionens förordning (EU) nr 7/2013 av den 8 januari 2013
– Kommissionens förordning (EU) nr 69/2014 av den 27 januari 2014
– Kommissionens förordning (EU) 2015/1039 av den 30 juni 2015

– Kommissionens förordning (EU) 2016/5 av den 5 januari 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilaga I.

Fortsatt luftvärdighet

Nr 1321/2014
Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) 2015/1088 av den 3 juli 2015
– Kommissionens förordning (EU) 2015/1536 av den 16 september 2015
– Kommissionens förordning (EU) 2017/334 av den 27 februari 2017

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–6, bilagorna I–IV.

Ytterligare luftvärdighetsspecifikationer

Nr 2015/640
Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5 och bilagorna.

Flygplatser

Nr 139/2014
Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilagorna I–IV.

Operatörer från tredjeland

Nr 452/2014

Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4 och bilagorna 1 och 2.

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

Nr 2015/340

Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilagorna I–IV.

Nr 2017/373

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och bilagorna.

Rapportering av händelser

Nr 376/2014

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv

2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–7 Artikel 9.3 Artikel 10.2–4 Artikel 11.1 och 11.7 Artikel 13 med undantag för punkt 9 Artiklarna 14–16 Artikel 21och bilagorna I–III.

Nr 2015/1018
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014

Tillämpliga bestämmelser: Artikel 1 och bilagorna I–V.

Standardiseringsinspektioner

Nr 628/2013
Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 628/2013 av den 28 juni 2013 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner och vid övervakning av tillämpningen av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 736/2006

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 26.

EU:s flygsäkerhetsförteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom unionen

Nr 2111/2005
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–13, 15–16 och bilagan.

Nr 473/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–6, bilagorna A–C.

Nr 474/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen, senast ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/963 av den 16 juni 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 och 2, bilagorna I och II.

Tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Nr 3922/91

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, ändrad genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006
– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006
– Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007
– Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och 12–13 med undantag av artiklarna 4.1 och 8.2 andra meningen, artiklarna 12–13, bilagorna I–III.

C. LUFTFARTSSKYDD

Nr 300/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–15, 18, 21 och bilagan

Nr 272/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) nr 297/2010 av den 9 april 2010
– Kommissionens förordning (EU) nr 720/2011 av den 22 juli 2011
– Kommissionens förordning (EU) nr 1141/2011 av den 10 november 2011
– Kommissionens förordning (EU) nr 245/2013 av den 19 mars 2013

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–2 och bilagan.

Nr 1254/2009

Kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 av den 18 december 2009 om kriterier för hur medlemsstaterna kan bevilja undantag från de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart och anta alternativa säkerhetsåtgärder, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) 2016/2096 av den 30 november 2016

Nr 18/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 av den 8 januari 2010 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten

Nr 2015/1998

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade

bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, ändrad genom

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2426 av den 18 december 2015
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/815 av den 12 maj 2017

Nr 2015/8005

Kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 av den 16 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008, ändrad genom:

– Kommissionens genomförandebeslut C(2017) 3030 av den 15 maj 2017

Nr 72/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet, ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/472 av den 31 mars 2016

D. FLYGLEDNINGSTJÄNST

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen), ändrad genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009*

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4, 6, 9–13.

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster), ändrad genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009*

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–18, bilaga I.

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet), ändrad genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009*

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 9.

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet), ändrad genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009*

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilagorna I–V.

* för förordning (EG) nr 1070/2009, tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4 med undantag av artikel 1.4.

Prestation och avgifter

Nr 390/2013

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner

Nr 391/2013

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Nätverksfunktioner

Nr 677/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010, ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 970/2014 av den 12 september 2014
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–25 och bilagorna.

Nr 255/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM), ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1006 av den 22 juni 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–15 och bilagorna.

Nr 2011/4130

Kommissionens beslut C(2011) 4130 slutlig av den 7 juli 2011 om utnämningen av nätverksförvaltaren för flygledningstjänstens (ATM) funktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet

Interoperabilitet

Nr 1032/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EG) nr 30/2009 av den 16 januari 2009
–

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9, bilagorna I–V.

Nr 1033/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) nr 929/2010 av den 18 oktober 2010
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 428/2013 av den 8 maj 2013
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2120 av den 2 december 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5, bilagan.

Nr 633/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) nr 283/2011 av den 22 mars 2011

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–6, bilagorna I–IV.

Nr 29/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/310 av den 26 februari 2015

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–14, bilagorna I–III.

Nr 262/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogatorkoder för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2345 av den 14 december 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12, bilagorna I–VI.

Nr 73/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum, ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1029/2014 av den 26 september 2014

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–13, bilagorna I–X.

Nr 1206/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1206/2011 av den 22 november 2011 om fastställande av krav på identifiering av luftfartyg för övervakning av det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11, bilagorna I–VII

Nr 1207/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011 av den 22 november 2011 om krav på övervakningens prestanda och driftskompatibilitet för det gemensamma europeiska luftrummet,

ändrad genom:

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1028/2014 av den 26 september 2014.
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/386 av den 6 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–14, bilagorna I–IX.

Nr 1079/2012

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1079/2012 av den 16 november 2012 om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom

– Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 657/2013 av den 10 juli 2013
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2345 av den 14 december 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–14, bilagorna I–V.

Sesar

Nr 219/2007

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om ändring av förordning 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar), ändrad genom:

– Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008
– Rådets förordning (EU) nr 721/2014 av den 16 juni 2014

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1.1–2, 1.5–7, 2, 3, 4.1 och bilagan.

Nr 409/2013

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst. (EUT L 123, 4.5.2013, s.1.)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 15.

Nr 716/2014

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 av den 27 juni 2014 om inrättandet av det gemensamma pilotprojektet till stöd för generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst

Luftrum

Nr 2150/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9 och bilagan.

Nr 923/2012

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015
– Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1185 av den 20 juli 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilagan inklusive tillägg.

Nr 1332/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften, ändrad genom:

– Kommissionens förordning (EU) 2016/583 av den 15 april 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4 och bilagan

E. MILJÖ OCH BULLER

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller, ändrat genom:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 av den 22 oktober 2008
– Kommissionens direktiv (EU) 2015/996 av den 19 maj 2015

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12, bilagorna I–VI.

Nr 2003/96

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Tillämpliga bestämmelser: Artikel 14.1 b och 14.2.

Nr 2006/93

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5, bilagorna I och II.

Nr 598/2014

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 av den 16 april 2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilagorna I och II.

F. KONSUMENTSKYDD

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–6 och bilagan.

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 16.

Nr 1107/2006

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–16, bilagorna I och II.

G. SOCIALA ASPEKTER

Nr 89/391

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, ändrat genom:

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/30/EG av den 20 juni 2007

Tillämpliga bestämmelser - endast i fråga om civil luftfart: Artiklarna 1 till 16.

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 2–3 och bilagan.

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser - endast i fråga om civil luftfart: Artiklarna 1–20, 22–23.