KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.4.2021 r.
COM(2021) 161 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku w sprawie decyzji Rady

w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Republiką Armenii, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony

UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM MIĘDZY REPUBLIKĄ ARMENII, Z JEDNEJ STRONY, A UNIĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI, Z DRUGIEJ STRONY

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁ 1: Cel
ARTYKUŁ 2: Definicje

TYTUŁ I: POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 3: Przyznanie praw
ARTYKUŁ 4: Zezwolenie eksploatacyjne
ARTYKUŁ 5: Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia
ARTYKUŁ 6: Inwestowanie w przewoźników lotniczych
ARTYKUŁ 7: Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych
ARTYKUŁ 8: Uczciwa konkurencja
ARTYKUŁ 9: Możliwości handlowe
ARTYKUŁ 10: Należności celne i opodatkowanie
ARTYKUŁ 11: Opłaty od użytkownika
ARTYKUŁ 12: Taryfy lotnicze i stawki lotnicze
ARTYKUŁ 13: Dane statystyczne

TYTUŁ II: WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

ARTYKUŁ 14: Bezpieczeństwo lotnicze
ARTYKUŁ 15: Ochrona lotnictwa
ARTYKUŁ 16: Zarządzanie ruchem lotniczym
ARTYKUŁ 17: Środowisko
ARTYKUŁ 18: Odpowiedzialność przewoźników lotniczych
ARTYKUŁ 19: Ochrona konsumentów
ARTYKUŁ 20: Komputerowe systemy rezerwacji
ARTYKUŁ 21: Aspekty społeczne

TYTUŁ III: POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 22: Wykładnia i wykonanie
ARTYKUŁ 23: Wspólny Komitet
ARTYKUŁ 24: Rozstrzyganie sporów i arbitraż

ARTYKUŁ 25: Środki zabezpieczające
ARTYKUŁ 26: Związek z innymi umowami
ARTYKUŁ 27: Zmiany
ARTYKUŁ 28: Wypowiedzenie
ARTYKUŁ 29: Rejestracja Umowy
ARTYKUŁ 30: Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

ZAŁĄCZNIK I: Postanowienia przejściowe
ZAŁĄCZNIK II: Przepisy obowiązujące w dziedzinie lotnictwa cywilnego

REPUBLIKA ARMENII (zwana dalej „Armenią”),

z jednej strony;

oraz

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanych dalej łącznie „traktatami UE") i państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwanymi dalej łącznie „państwami członkowskimi UE" lub indywidualnie – „państwem członkowskim UE"),

i UNIA EUROPEJSKA,

z drugiej strony;

Armenia i państwa członkowskie UE, będące stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., wraz z Unią Europejską;

UWZGLĘDNIAJĄC Umowę o partnerstwie i współpracy między Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, sporządzoną w Luksemburgu dnia 22 kwietnia 1996 r.;

DĄŻĄC do utworzenia wspólnego obszaru lotniczego (WOL) w oparciu o cel, jakim jest otwarcie dostępu do rynków Stron na zasadzie równych warunków konkurencji i niedyskryminacji oraz z poszanowaniem tych samych przepisów – w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, konkurencji, kwestii społecznych i ochrony środowiska;

DĄŻĄC do poprawy przewozów lotniczych i propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na niedyskryminacji oraz otwartej i uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku;

PRAGNĄC działać na rzecz swoich interesów w dziedzinie transportu lotniczego;

UZNAJĄC znaczenie sprawnie działającej sieci połączeń transportu lotniczego dla wspierania handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;

ZGADZAJĄC SIĘ, że zasady funkcjonowania WOL należy oprzeć na odnośnych przepisach obowiązujących w Unii Europejskiej, określonych w załączniku II do niniejszej Umowy;

UZNAJĄC, że pełna zgodność z zasadami funkcjonowania WOL upoważnia Strony do pełnego wykorzystania oferowanych przezeń możliwości, w tym otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, podmiotom branży lotniczej i pracownikom obu Stron;

UZNAJĄC, że cel polegający na stworzeniu WOL oraz wdrożeniu zasad jego funkcjonowania nie będzie możliwy do osiągnięcia bez wprowadzenia – tam, gdzie to niezbędne – postanowień przejściowych;

UZNAJĄC znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym zakresie;

DĄŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje żywotne obawy w związku z zakłócającymi ochronę statków powietrznych działaniami i niebezpieczeństwami, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają eksploatację statków powietrznych i podważają zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

ZDECYDOWANE zmaksymalizować potencjalne korzyści płynące ze współpracy regulacyjnej i harmonizacji swoich odpowiednich przepisów ustawowych i wykonawczych w obszarze lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC znaczenie potencjalnych korzyści, które można uzyskać dzięki konkurencyjnym przewozom lotniczym i dobrze prosperującym branżom transportu lotniczego;

DĄŻĄC do wspierania wolnej, uczciwej i niezakłóconej konkurencji, uznając, że subwencje mogą wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencję i zagrozić możliwości osiągnięcia podstawowych celów niniejszej Umowy, oraz uznając, że w przypadku niezapewnienia przewoźnikom lotniczym równych warunków działania na zasadach wolnej, uczciwej i niezakłóconej konkurencji wspomniane potencjalne korzyści mogą okazać się niemożliwe do uzyskania;

ZAMIERZAJĄC oprzeć się na ramach ustanowionych istniejącymi umowami i porozumieniami między Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, nadawcom, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom, społecznościom oraz innym podmiotom czerpiącym pośrednie korzyści;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa;

POTWIERDZAJĄC potrzebę pilnego podjęcia działań na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu oraz kontynuowania współpracy na rzecz ograniczania emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa zgodnie z umowami wielostronnymi w tej kwestii, a w szczególności zgodnie z odnośnymi instrumentami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz z porozumieniem paryskim z dnia 12 grudnia 2015 r., zawartym na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu;

POTWIERDZAJĄC znaczenie zapewnienia konsumentom ochrony, w tym ochrony zagwarantowanej na mocy Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., oraz znaczenie osiągnięcia odpowiedniego poziomu ochrony konsumentów w zakresie przewozów lotniczych, a także uznając konieczność wzajemnej współpracy w tej dziedzinie;

UZNAJĄC, że poszerzenie możliwości handlowych nie ma na celu podważania norm pracy lub norm związanych z pracą stosowanych przez Strony, a także potwierdzając znaczenie wymiaru społecznego lotnictwa międzynarodowego oraz znaczenie uwzględniania skutków, jakie otwarcie dostępu do rynków ma dla pracowników, zatrudnienia i warunków pracy;

UZNAJĄC znaczenie zapewnienia przedsiębiorstwom działającym w sektorze transportu lotniczego lepszego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju takiego transportu;

UZNAJĄC potencjalne korzyści wynikające z umożliwienia przystąpienia państw trzecich do niniejszej Umowy;

DĄŻĄC do zawarcia umowy o transporcie lotniczym uzupełniającej Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Cel

Celem niniejszej Umowy jest utworzenie wspólnego obszaru lotniczego między Stronami w oparciu o stopniowe otwieranie rynku oraz dążenie do liberalizacji w kwestiach własności i kontroli dotyczących przewoźników lotniczych, zapewnienia sprawiedliwych i równych warunków konkurencji oraz zagwarantowania niedyskryminacji, a także przyjęcia wspólnych przepisów, w tym również w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, kwestii społecznych i ochrony środowiska. W tym celu w niniejszej Umowie określono postanowienia mające zastosowanie między Stronami na warunkach wskazanych poniżej. Postanowienia te obejmują przepisy zawarte w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

ARTYKUŁ 2

Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej Umowy:

1. „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, wszelkie załączniki i dodatki do niej oraz wszelkie wprowadzone w nich zmiany;

2. „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;

3. „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 4 niniejszej Umowy dotyczące jego struktury własności, podmiotów sprawujących nad nim skuteczną kontrolę i głównego miejsca prowadzenia działalności;

4. „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania, aby wykonywać tego rodzaju przewozy, oraz że jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych oraz spełniania wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;

5. „właściwe władze” oznaczają agencje rządowe lub organy państwowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

6. „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:

a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Armenię, jak i przez państwo członkowskie UE lub państwa członkowskie UE, w zależności od specyfiki danej kwestii; oraz

b) każdy załącznik lub każdą zmianę do załącznika, przyjęte na podstawie art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Armenii, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, w zależności od specyfiki danej kwestii;

7. „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi przewozu powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;

8. „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;

9. „Strony” oznaczają Armenię, z jednej strony, oraz Unię Europejską i jej państwa członkowskie, z drugiej strony;

10. „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu;

11. „postój w celach niehandlowych” oznacza lądowanie w dowolnym celu innym niż zabranie na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu bądź załadunek lub wyładunek bagażu, ładunku lub poczty w ramach transportu lotniczego;

12. „taryfy lotnicze” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom bądź innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych (obejmujące wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

13. „stawki lotnicze” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunku w ramach przewozów lotniczych (obejmujące wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

14. „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Armenii, terytorium Republiki Armenii, oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;

15. „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia infrastruktury lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych usług i infrastruktury;

16. „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii takich usług i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umów dotyczących świadczenia takich usług; do celów niniejszej definicji przyjmuje się, że użytkownicy portów lotniczych nie są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:

a) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim z nich; lub

b) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;

17. „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;

18. „państwo trzecie” oznacza stronę niebędącą Stroną niniejszej Umowy.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 3

Przyznanie praw

1. Prawa określone w niniejszym artykule podlegają postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku I do niniejszej Umowy.

Prawa przewozowe i schemat tras

2. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony na zasadzie niedyskryminacji:

a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

b) prawo do postoju na jej terytorium w celach niehandlowych;

c) prawo do wykonywania regularnych i nieregularnych przewozów pasażerskich, łączonych i wyłącznie towarowych w ramach międzynarodowego transportu lotniczego między punkami[1] na następujących trasach:

(i) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

punkty w Unii Europejskiej – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa[2], stron wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego[3] lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu[4] – punkty w Armenii – punkty położone dalej;

(ii) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Armenii:

punkty w Armenii – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, stron wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu – punkty w Unii Europejskiej;

d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

Swoboda operacyjna

---

[1] Odniesienia do punktów w niniejszym artykule należy rozumieć jako odniesienia do portów lotniczych uznanych na szczeblu międzynarodowym.

[2] Zob.: Konkluzje Rady z dnia 16 czerwca 2003 r. wraz z komunikatem Komisji w sprawie europejskiej polityki sąsiedztwa z dnia 12 maja 2004 r. zatwierdzonym przez Radę w jej konkluzjach z dnia 14 czerwca 2004 r.

[3] Umowa opublikowana w Dz.U. L 285 z 16.10.2006.

[4] Islandia, Księstwo Liechtensteinu, Królestwo Norwegii i Konfederacja Szwajcarska.

3. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mogą – w odniesieniu do któregokolwiek lotu lub do wszystkich wykonywanych przez nich lotów, i według własnego uznania – na trasach określonych powyżej w ust. 2:

a) wykonywać loty w dowolnym kierunku lub w obu kierunkach;

b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty dalej położone oraz punkty położone na terytoriach Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z postanowieniami powyższego ust. 2;

d) rezygnować z postoju w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;

e) przekazywać ruch z któregokolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie (zmiana statku powietrznego);

f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;

g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony;

h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu; oraz

i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w ramach tego samego przewozu (tzw. „co-terminalisation").

Ze swobody operacyjnej przewidzianej w niniejszym ustępie można korzystać bez ograniczeń co do kierunku lub ograniczeń geograficznych oraz bez utraty praw do wykonywania innych przewozów dozwolonych na mocy niniejszej Umowy, pod warunkiem że:

(i) przewoźnicy lotniczy z Armenii w ramach wykonywanych przez nich przewozów obsługują punkt w Armenii;

(ii) przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej w ramach wykonywanych przez nich przewozów obsługują punkt w Unii Europejskiej.

4. Każda Strona zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez niego w międzynarodowym transporcie lotniczym na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozów, planów podróży, punktów początkowych i docelowych ruchu ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych lub operacyjnych, ze względu na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, ochronę środowiska lub ochronę zdrowia, chyba że w postanowieniach niniejszej Umowy przewidziano inaczej.

5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą obsługiwać, w tym także w ramach umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii, dowolny punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w ramach określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują oni praw piątej wolności.

6. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można traktować jako przyznania przewoźnikom lotniczym:

a) z Armenii prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim UE, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem, w celu wysłania ich do innego punktu w tym samym państwie członkowskim UE;

b) z Unii Europejskiej prawa do przyjmowania na pokład, w Armenii, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem, w celu wysłania ich do innego punktu w Armenii.

7. Wykonując odpowiednie prawa i obowiązki wynikające z niniejszej Umowy, Strony w żaden sposób nie dyskryminują przewoźników lotniczych drugiej Strony, w szczególności ze względu na przynależność państwową.

8. Niezależnie od innych postanowień niniejszej Umowy każda Strona ma prawo odmówić wykonania operacji międzynarodowego transportu lotniczego z punktem początkowym bądź punktem docelowym na terytorium państwa trzeciego, z którym ta Strona nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych, lub wykonywanych przez terytorium takiego państwa.

ARTYKUŁ 4

Zezwolenie eksploatacyjne

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron druga Strona udziela odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i technicznych w najkrótszym

przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Armenii:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Armenii, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Armenii prawem; oraz

(ii) Armenia, po wydaniu przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu, sprawuje i utrzymuje nad tym przewoźnikiem skuteczną kontrolę regulacyjną, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz

(iii) o ile nie określono inaczej w art. 6 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Armenii lub jej obywateli, albo zarówno Armenii, jak i jej obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium Unii Europejskiej, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz

(iii) o ile nie określono inaczej w art. 6 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego bądź państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub obywateli tychże państw członkowskich, albo jednych i drugich jednocześnie;

c) przestrzega się postanowień określonych w art. 14 i 15 niniejszej Umowy; oraz

d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez Stronę rozpatrującą wniosek w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego.

2. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i techniczne, Strony traktują wszystkich przewoźników lotniczych drugiej Strony w sposób niedyskryminacyjny.

3. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron druga Strona uznaje wszelkiego rodzaju ustalenia dotyczące zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez pierwszą ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie bada dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w niniejszym ustępie lit. a) i b):

a) jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze Strony otrzymującej mają szczególne obawy, że pomimo ustaleń dokonanych przez drugą Stronę warunki przewidziane w niniejszym artykule ust. 1 w odniesieniu do udzielania odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych lub technicznych nie zostały spełnione, Strona otrzymująca niezwłocznie informuje o tym drugą Stronę, podając należyte uzasadnienie swoich obaw. W takim wypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele właściwych władz Stron, lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski o konsultacje są rozpatrywane w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu;

b) zakres stosowania niniejszego ustępu nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących: certyfikatów lub licencji związanych z bezpieczeństwem, uzgodnień w dziedzinie ochrony, ani ochrony ubezpieczeniowej.

ARTYKUŁ 5

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Każda ze Stron może odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć albo w inny sposób odmówić wykonywania operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Strony, zawiesić takie operacje, obwarować je warunkami lub je ograniczyć, jeżeli:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Armenii:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Armenii lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z obowiązującym w Armenii prawem; lub

(ii) Armenia, która odpowiada za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego, nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub

(iii) o ile nie określono inaczej w art. 6 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Armenii, ani pod kontrolą jej obywateli, ani pod łączną kontrolą Armenii i jej obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium Unii Europejskiej lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub

(iii) o ile nie określono inaczej w art. 6 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego bądź państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, ani obywateli tychże państw członkowskich, ani jednych i drugich jednocześnie;

c) nie przestrzega się postanowień określonych w art. 8, 14 i 15 niniejszej Umowy; lub

d) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w art. 7 niniejszej Umowy, lub przepisy ustawowe i wykonawcze stosowane zwykle przez Stronę rozpatrującą wniosek w odniesieniu do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Stroną, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu postanowień ust. 1 lit. c) lub d) niniejszego artykułu.

3. Niniejszy artykuł nie ogranicza praw żadnej ze Stron do odmowy udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego lub technicznego przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym drugiej Strony, cofnięcia takiego zezwolenia, jego zawieszenia, obwarowania warunkami lub ograniczenia zgodnie z postanowieniami art. 14 lub 15 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 6

Inwestowanie w przewoźników lotniczych

1. Niezależnie od postanowień art. 4 i 5 niniejszej Umowy i po potwierdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z art. 23 ust. 8, że każda ze Stron lub ich obywatele, na mocy swoich odpowiednich przepisów, mogą nabyć udział własnościowy w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego drugiej Strony lub objąć nad nim skuteczną kontrolę, Strony mogą zezwolić na posiadanie przez państwa członkowskie UE lub ich obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Armenii lub na sprawowanie przez nich skutecznej kontroli nad nim, lub na posiadanie przez Armenię lub jej obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej lub na sprawowanie przez nich skutecznej kontroli nad nim zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu.

2. W odniesieniu do ust. 1 niniejszego artykułu poszczególnych przypadkach na mocy wcześniejszej decyzji Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 ust. 2 niniejszej Umowy.

Decyzja ta określa warunki związane z obsługą uzgodnionych połączeń na podstawie niniejszej Umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Stronami. Do tego rodzaju decyzji nie stosuje się postanowień art. 23 ust. 11 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 7

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Po przybyciu na terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy bądź opuszczania przez nie tego terytorium lub prowadzenia przez nie operacji na tym terytorium.

2. Po przybyciu statku powietrznego na terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na tym terytorium lub przy jego opuszczaniu przez tenże statek pasażerowie, załoga, bagaż, ładunek lub poczta przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi, bagażu, ładunku lub poczty znajdujących się pokładzie statku powietrznego, opuszczania przez nich tego terytorium i przebywania przez nich na tym terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

3. Na swoim terytorium Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym drugiej Strony na stosowanie środków mających na celu zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane do wjazdu na terytorium drugiej Strony lub tranzytu

przez jej terytorium.

ARTYKUŁ 8

Uczciwa konkurencja

1. Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie sprawiedliwego i konkurencyjnego środowiska oraz sprawiedliwych i równych szans dla przedsiębiorstw zaangażowanych w usługi transportu lotniczego obu Stron, aby mogły one konkurować w zakresie obsługi uzgodnionych połączeń na określonych trasach. W związku z powyższym Strony podejmują wszelkie odpowiednie działania, aby zapewnić pełne egzekwowanie tego celu.

2. Strony potwierdzają, że swobodna, uczciwa i niezakłócona konkurencja ma znaczenie dla propagowania celów niniejszej Umowy, oraz zauważają, że istnienie kompleksowego prawa konkurencji i niezależnego organu ds. konkurencji, jak również należyte i sprawne egzekwowanie ich odpowiednich przepisów prawa konkurencji mają znaczenie dla efektywnego świadczenia usług transportu lotniczego. Przepisy prawa konkurencji każdej ze Stron dotyczące kwestii objętych niniejszym artykułem, okresowo zmieniane, mają zastosowanie do działalności przewoźników lotniczych w granicach jurysdykcji danej Strony. Stronom przyświeca ten sam cel, jakim jest zgodność i zbieżność prawa konkurencji oraz jego skutecznego stosowania. Będą one współpracować w stosownych przypadkach w zakresie skutecznego stosowania prawa konkurencji, w tym poprzez zezwalanie odpowiednim przedsiębiorstwom lub innym obywatelom na ujawnianie, zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami i orzecznictwem, informacji istotnych dla działań z zakresu prawa konkurencji podejmowanych przez organy ds. konkurencji drugiej ze Stron.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może wpływać na władzę i uprawnienia organów właściwych w sprawach konkurencji i sądów którejkolwiek ze Stron (oraz Komisji Europejskiej) ani tej władzy i uprawnień ograniczać bądź jej zagrażać, a wszystkie kwestie związane z egzekwowaniem przepisów prawa konkurencji pozostają w wyłącznej kompetencji tych organów i sądów. W związku z tym wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu przez Stronę pozostają bez uszczerbku dla wszelkich ewentualnych działań podjętych przez te organy i sądy.

4. Wszelkie działania podejmowane na mocy niniejszego artykułu podlegają wyłącznej odpowiedzialności Stron i są skierowane wyłącznie do drugiej Strony lub przedsiębiorstw świadczących usługi transportu lotniczego z punktem docelowym lub początkowym na terytorium Stron. Takie działania nie podlegają procedurze rozstrzygania sporów przewidzianej w art. 24 niniejszej Umowy.

5. Każda ze Stron eliminuje wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć negatywny wpływ na sprawiedliwe i równe szanse przedsiębiorstw zaangażowanych

w usługi transportu lotniczego drugiej Strony na konkurowanie w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.

6. Żadna ze Stron nie udziela ani nie zezwala na udzielanie subwencji publicznych lub wsparcia jakiemukolwiek przedsiębiorstwu, jeżeli takie subwencje lub wsparcie miałyby znaczący i negatywny wpływ na sprawiedliwe i równe szanse przedsiębiorstw drugiej Strony na konkurowanie w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego. Takie subwencje publiczne lub wsparcie mogą obejmować m.in.: subsydiowanie skrośne; wyrównywanie strat operacyjnych; wniesienie kapitału; dotacje; zabezpieczenia; pożyczki lub ubezpieczenia na uprzywilejowanych warunkach; ochronę na wypadek upadłości; odstąpienie od odzyskania kwot należnych; zrzeczenie się zwykłego zysku z tytułu wykorzystanych funduszy publicznych; ulgi podatkowe lub zwolnienia podatkowe; rekompensatę z tytułu obciążeń finansowych nałożonych przez organy publiczne; oraz dostęp na dyskryminujących lub niekomercyjnych zasadach do infrastruktury i usług służb żeglugi powietrznej lub portów lotniczych, paliwa, obsługi naziemnej, ochrony, komputerowych systemów rezerwacji, przydziału czasu na start lub lądowanie lub do innych powiązanych infrastruktur i usług niezbędnych do wykonywania przewozów lotniczych.

7. Jeżeli Strona udziela subwencji publicznych lub wsparcia przedsiębiorstwu, zapewnia ona przejrzystość takiego działania za pomocą wszelkich właściwych środków, które mogą obejmować wymóg, aby przedsiębiorstwo jasno i oddzielnie określiło te subwencje lub wsparcie w swoich rozliczeniach.

8. Każda ze Stron, na wniosek drugiej Strony, przekazuje tej drugiej Stronie, z zachowaniem rozsądnych terminów, sprawozdania finansowe dotyczące podmiotów podlegających jurysdykcji pierwszej Strony oraz wszelkie inne informacje, których druga Strona może zasadnie żądać, aby upewnić się, że przestrzegane są postanowienia niniejszego artykułu. Może to obejmować szczegółowe informacje dotyczące subwencji lub wsparcia. Przekazanie takich informacji może zostać objęte warunkiem ich poufnego traktowania przez Stronę wnioskującą o dostęp do tych informacji.

9. Bez uszczerbku dla wszelkich działań podjętych przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie postanowień, o których mowa w ust. 5 i 6:

a) jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że przedsiębiorstwo jest dyskryminowane lub narażone na nieuczciwe praktyki w rozumieniu ust. 5 i 6 powyżej i że można to poprzeć dowodami, może ona przedstawić uwagi na piśmie drugiej Stronie. Po przekazaniu powiadomienia drugiej Stronie, Strona może również zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto Strona może wnioskować o przeprowadzenie konsultacji w tej kwestii z drugą Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną ze Stron;

b) jeżeli Strony nie dojdą do porozumienia w drodze konsultacji w terminie trzydziestu (30) dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia postanowień ust. 5 i 6 powyżej, Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy danym przedsiębiorstwom drugiej Strony, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając, obwarowując korzystanie z tych praw warunkami, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub podejmując inne działania. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego ustępu muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do absolutnie niezbędnego zakresu i czasu trwania.

10. Każda Strona stosuje skutecznie przepisy o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym zgodnie z ust. 2 i zabrania przedsiębiorstwom:

a) działającym wspólnie z jakimikolwiek innymi przedsiębiorstwami zawierania porozumień, podejmowania decyzji lub stosowania praktyk uzgodnionych, które mogą wpływać na usługi transportu lotniczego z punktem docelowym lub początkowym na terytorium tej Strony i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji. Zakaz ten może zostać uznany za niemający zastosowania, jeżeli te porozumienia, decyzje lub praktyki przyczyniają się do usprawnienia produkcji lub dystrybucji usług bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego, umożliwiając jednocześnie konsumentom należyty udział w wynikających z tego korzyściach oraz jeżeli: a) nie nakładają na zainteresowane przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów; b) nie umożliwiają tym przedsiębiorstwom eliminowania konkurencji w stosunku do znacznej części danych usług; oraz

b) nadużywania pozycji dominującej w sposób mogący wpływać na usługi transportu lotniczego, których punktem docelowym lub początkowym jest terytorium tej Strony.

11. Każda ze Stron powierza egzekwowanie przepisów o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym, o których mowa powyżej w ust. 10, wyłącznie swojemu odpowiedniemu i niezależnemu organowi właściwemu w sprawach konkurencji lub swojemu sądowi.

12. Bez uszczerbku dla wszelkich działań podjętych przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialne za egzekwowanie postanowień, o których mowa w ust. 10, jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że przedsiębiorstwo doświadczyło domniemanego naruszenia postanowień ust. 10 powyżej i że można to poprzeć dowodami, Strona ta może przedstawić drugiej Stronie swoje uwagi na piśmie. Po przekazaniu powiadomienia drugiej Stronie, Strona może również zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto Strona może wnioskować o przeprowadzenie konsultacji w tej kwestii z drugą Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych

przez jedną ze Stron.

13. Jeżeli Strony nie dojdą do porozumienia w drodze konsultacji w terminie trzydziestu (30) dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia postanowień ust. 10, oraz pod warunkiem, że właściwy organ ds. konkurencji lub sąd uznał, że doszło do naruszenia prawa antymonopolowego, Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy danym przedsiębiorstwom drugiej Strony, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając, obwarowując korzystanie z tych praw warunkami, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub podejmując inne działania. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego ustępu muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do absolutnie niezbędnego zakresu i czasu trwania.

ARTYKUŁ 9

Możliwości handlowe

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części A załącznika II do niniejszej Umowy.

2. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykane przez operatorów wykonujących przewozy zarobkowe utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony angażują się zatem w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez operatorów obu Stron wykonujących przewozy zarobkowe, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudniać działalność zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub negatywnie wpływać na równe szanse w konkurowaniu.

3. Przewoźnicy lotniczy obu Stron nie muszą nadal posiadać sponsora lokalnego.

4. Na mocy art. 23 niniejszej Umowy Wspólny Komitet opracowuje procedurę współpracy dotyczącą prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych; monitoruje postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód, jakie w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykają operatorzy wykonujący przewozy zarobkowe, oraz regularnie dokonuje przeglądu rozwoju sytuacji, w tym zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych. Zgodnie z art. 23 niniejszej Umowy Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do swobodnego zakładania biur i obiektów

na terytorium drugiej Strony, niezbędnych do wykonywania transportu lotniczego, a także promocji i sprzedaży przewozów w ramach transportu lotniczego oraz powiązanych działań, w tym prawo do sprzedaży i wystawiania biletów lub lotniczych listów przewozowych, zarówno własnych, jak i każdego innego przewoźnika lotniczego.

6. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników działu sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do wspierania świadczenia usług transportu lotniczego. Obie Umawiające się Strony ułatwiają i przyspieszają wydawanie pozwoleń na pracę – o ile takowe są wymagane – pracownikom zatrudnionym w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym pracownikom wykonującym określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający dziewięćdziesięciu (90) dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

7. a) Nie naruszając przepisu lit. b) niniejszego ustępu, każdy przewoźnik lotniczy ma następujące prawa w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (własna obsługa naziemna); lub

(ii) prawo wyboru – spośród konkurujących podmiotów, w tym innych przewoźników lotniczych – dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej, w przypadku gdy przepisy ustawowe i wykonawcze każdej ze Stron zapewniają takim dostawcom dostęp do rynku i w przypadku gdy tacy dostawcy są obecni na rynku;

b) prawa określone w lit. a) ppkt (i) oraz (ii) niniejszego ustępu podlegają jedynie szczególnym ograniczeniom dotyczącym dostępnej powierzchni lub zdolności, które wynikają z potrzeby utrzymania bezpiecznego funkcjonowania portu lotniczego. W przypadku gdy prowadzą one do ograniczenia własnej obsługi naziemnej, uniemożliwiają ją lub wykluczają oraz jeżeli nie istnieje skuteczna konkurencja między dostawcami usług obsługi naziemnej, Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszystkie tego rodzaju usługi były dostępne na równych i odpowiednich warunkach dla wszystkich przewoźników lotniczych; stawki za takie usługi ustala się zgodnie ze stosownymi kryteriami, które są obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

8. Każdy dostawca usług obsługi naziemnej, niezależnie do tego, czy jest to przewoźnik lotniczy, ma prawo – w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony – do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz przewoźników lotniczych działających w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jest to zgodne z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

9. Każda ze Stron zapewnia, by jej przepisy, wytyczne i procedury dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych na jej terytorium były stosowane w sposób niezależny,

przejrzysty, skuteczny, niedyskryminacyjny oraz terminowy.

10. Strona może wymagać powiadomienia, wyłącznie w celach informacyjnych, o planach operacyjnych, programach lub rozkładach lotów w odniesieniu do przewozów lotniczych wykonywanych na podstawie niniejszej Umowy, aby móc sprawdzić, czy prawa przyznane na podstawie niniejszej Umowy są przestrzegane. Jeżeli Strona wymaga takiego powiadomienia, ogranicza ona do minimum obciążenia administracyjne związane z wymogami i procedurami dotyczącymi powiadomień w odniesieniu do pośredników w zakresie transportu lotniczego oraz przewoźników lotniczych drugiej Strony.

11. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić na terytorium drugiej Strony sprzedaż przewozów lotniczych i powiązanych usług bezpośrednio lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego lub przez internet bądź za pośrednictwem dowolnego innego dostępnego kanału. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo do sprzedaży takich przewozów i powiązanych usług, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych swobodnie wymienialnych walutach.

12. Przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zezwala się na pokrywanie w walucie lokalnej wydatków lokalnych, w tym m.in. zakupów paliwa i opłat lotniskowych, na terytorium drugiej Strony. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą wedle własnego uznania pokrywać takie wydatki na terytorium drugiej Strony w swobodnie wymienialnych walutach po rynkowym kursie wymiany.

13. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać – na żądanie – wymiany na swobodnie wymienialne waluty oraz przelewu, w dowolnej chwili i w dowolny sposób, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Strony do wybranego przez siebie państwa. Na dokonanie wymiany i przelewu zezwala się bezzwłocznie, bez ograniczeń ani opodatkowania, po rynkowym kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu złożenia przez przewoźnika lotniczego pierwotnego wniosku o dokonanie przelewu, przy czym nie podlegają one żadnym opłatom, z wyjątkiem opłat zwykle pobieranych przez banki z tytułu takich transakcji wymiany lub przelewu.

14. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii z:

a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron;

b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

c) dowolnym dostawcą usług transportu powierzchniowego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

pod warunkiem że: (i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe; (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie prawa do obsługi określonych tras; oraz (iii) wspomniane porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień.

15. W przypadku usług transportu pasażerów, które są sprzedawane w ramach porozumień o współpracy handlowej, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wejściem na pokład, w przypadku gdy w ramach przesiadki nie jest wymagana odprawa do kolejnego lotu, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

16. W odniesieniu do transportu pasażerów dostawcy usług transportu powierzchniowego nie podlegają przepisom ustawowym ani wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie z tego względu, że takie usługi transportu powierzchniowego są zapewniane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą.

17. Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej Umowy zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług transportu towarowego Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu powierzchniowego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich uznanych na szczeblu międzynarodowym portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą powierzchniową czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i infrastrukturę celną w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu powierzchniowego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innymi dostawcami usług transportu powierzchniowego, w tym transportu powierzchniowego prowadzonego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczego transportu towarowego. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą transport lotniczy i powierzchniowy, pod warunkiem że nadawcy nie są wprowadzani w błąd co do charakteru i warunków takiego przewozu.

18. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, którejkolwiek Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych zazwyczaj stosowanych przez Strony w odniesieniu do takich porozumień, a w szczególności w przepisach zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego zapewniającego przewóz.

19. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą zawierać umowy leasingu statków powietrznych z załogą lub bez załogi w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego z:

a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz

b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego;

pod warunkiem że wszystkie strony takich umów posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane w odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych przez Strony w odniesieniu do takich umów. Żadna ze Stron nie wymaga od przewoźnika lotniczego, który oddaje w leasing statki powietrzne, aby posiadał prawa przewozowe na mocy niniejszej Umowy na trasach, na których te statki powietrzne będą eksploatowane. Strony mogą wymagać, aby wspomniane umowy zostały zatwierdzone przez ich właściwe władze. Jeżeli Strona wymaga takiego zatwierdzenia, ogranicza do minimum obciążenia administracyjne dla przewoźników lotniczych wynikające z procedur zatwierdzenia.

ARTYKUŁ 10

Należności celne i opodatkowanie

1. Po przybyciu na terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w celu wykonania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (w tym m. in. żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, są zwolnione – na zasadzie wzajemności oraz pod warunkiem, że tego rodzaju wyposażenie i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego – z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i od kapitałowych, opłat celnych i podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są:

a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne bądź przez Unię Europejską; oraz

b) nie są związane z kosztem świadczonych usług.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego

przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;

b) sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki), wwiezione na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy;

c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;

d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze Stron, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia żadnej ze Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania przez statek powietrzny przewoźnika lotniczego obsługującego połączenie między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały, zapasy i części zamienne, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego eksploatowanego przez przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za uprzednią zgodą organów celnych tej Strony oraz mogą pozostawać pod nadzorem lub kontrolą wspomnianych organów do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia zgodnie z przepisami celnymi.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy jednej ze Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który korzysta z podobnych zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Strony przedmiotów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia żadnej ze Stron nakładania podatków, ceł, opłat i obciążeń na produkty sprzedawane w innych celach niż do zużycia na pokładzie statku powietrznego podczas odcinka przewozu lotniczego między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i towary przewożone w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, należności celnych oraz innych podobnych opłat i należności, które nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

8. W odniesieniu do wyposażenia i zapasów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać umieszczenia ich pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych władz.

9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na system podatku od wartości dodanej (VAT).

10. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji obowiązujących między państwami członkowskimi UE a Armenią w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

ARTYKUŁ 11

Opłaty od użytkownika

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części A załącznika II do niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego, były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat od użytkownika nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, ochrony lotnictwa oraz z powiązanych infrastruktur i usług, z wyjątkiem opłat pobieranych za świadczenie usług opisanych w art. 9 ust. 7 niniejszej Umowy, były wolne od niesprawiedliwej dyskryminacji, nie wprowadzały dyskryminacji ze względu na przynależność państwową i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1, opłaty te odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich infrastruktur i usług portów lotniczych oraz ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub portach lotniczych, w których stosuje się wspólny system opłat, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Opłaty takie

mogą uwzględniać racjonalną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Infrastruktura i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku stosowanie tego rodzaju opłat wobec przewoźników lotniczych drugiej Strony nie może odbywać się na warunkach mniej korzystnych od najkorzystniejszych warunków zapewnionych jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w czasie stosowania tych opłat.

4. Każda Strona wymaga od właściwych władz lub podmiotów nakładających opłaty na jej terytorium i od przewoźników lotniczych korzystających z jej usług i infrastruktury podjęcia konsultacji i wymiany informacji niezbędnych do dokładnego zbadania zasadności opłat od użytkownika zgodnie z zasadami określonymi w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Każda Strona zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, aby umożliwić użytkownikom wyrażenie opinii i przedstawienie uwag przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian.

ARTYKUŁ 12

Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

1. Strony zezwalają na swobodne ustalanie taryf lotniczych i stawek lotniczych przez przewoźników lotniczych Stron w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Każda Strona może wymagać, w sposób niedyskryminacyjny, powiadomienia swoich właściwych władz, w sposób uproszczony i wyłącznie w celach informacyjnych, o taryfach lotniczych i stawkach lotniczych oferowanych za usługi rozpoczynające się na jej terytorium i wykonywane przez przewoźników lotniczych obu Stron. Takiego powiadomienia można wymagać od przewoźników lotniczych najwcześniej w chwili pierwotnego ogłoszenia taryfy lotniczej lub stawki lotniczej.

3. Właściwe władze mogą prowadzić rozmowy w celu omówienia kwestii takich jak, między innymi, wymogi i procedury dotyczące powiadamiania o stawkach lotniczych i taryfach lotniczych, a także taryf lotniczych i stawek lotniczych, które mogą być niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subsydiowane.

ARTYKUŁ 13

Dane statystyczne

1. Każda Strona udostępnia drugiej Stronie dostępne dane statystyczne dotyczące transportu lotniczego objętego niniejszą Umową, zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron, w sposób niedyskryminacyjny i zgodnie z uzasadnionymi potrzebami.

2. Strony współpracują ze sobą, w tym w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy art. 23 niniejszej Umowy, w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju transportu lotniczego objętego niniejszą Umową.

TYTUŁ II
WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

ARTYKUŁ 14

Bezpieczeństwo lotnicze

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy.

2. W celu zapewnienia wdrożenia przez Strony postanowień niniejszego artykułu oraz wymogów regulacyjnych i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Armenia uczestniczy w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w charakterze obserwatora od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

a) Postępy Armenii w osiąganiu zgodności z wymogami regulacyjnymi i normami dotyczącymi transportu lotniczego, wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy, podlegają stałemu monitorowaniu i ocenom okresowym, które Unia Europejska przeprowadza we współpracy z Armenią.

b) W przypadku gdy Armenia uzna, że spełnia wymogi regulacyjne i normy dotyczące transportu lotniczego, wskazane w części B załącznika II do niniejszej Umowy, informuje Unię Europejską o potrzebie przeprowadzenia oceny.

c) Po osiągnięciu przez Armenię pełnej zgodności z wymogami regulacyjnymi i normami dotyczącymi transportu lotniczego, wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy, Wspólny Komitet, powołany na mocy art. 23 niniejszej Umowy, określa dokładny status Armenii i warunki jej uczestnictwa w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, wykraczające poza wspomniany powyżej status obserwatora.

3. Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych zgodnie z Konwencją, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na

terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom na płycie przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony, na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego i jego załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

4. Właściwe władze Strony mogą w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Stronę.

5. Właściwe władze Strony wprowadzają wszelkie odpowiednie i natychmiastowe środki w każdym przypadku, gdy stwierdzą, że:

a) statek powietrzny, produkt lub operacja mogą nie spełniać minimalnych norm ustanowionych zgodnie z Konwencją lub wymogami regulacyjnymi i normami dotyczącymi transportu lotniczego, wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie;

b) istnieją poważne obawy, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z Konwencją lub wymogów regulacyjnych i norm dotyczących transportu lotniczego, wskazanych w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie; lub

c) istnieją poważne obawy dotyczące braku skutecznej obsługi technicznej i zarządzania minimalnymi normami ustanowionymi zgodnie z Konwencją lub wymogami regulacyjnymi i normami dotyczącymi transportu lotniczego, wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie.

6. W przypadku gdy jedna Strona podejmuje działania na podstawie ust. 5 niniejszego artykułu, niezwłocznie informuje o tym drugą Stronę, podając powody podjęcia takich działań.

7. Wszelkie działania podjęte przez Stronę zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu zostają przerwane z chwilą ustania okoliczności stanowiących podstawę do ich podjęcia.

ARTYKUŁ 15

Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi ochrony lotnictwa wskazanymi w części C załącznika II do niniejszej Umowy.

2. Armenia może być przedmiotem inspekcji Komisji Europejskiej zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa wskazanymi w części C załącznika II do niniejszej Umowy. Strony ustanawiają mechanizm niezbędny do wymiany informacji o wynikach takich inspekcji w zakresie ochrony lotnictwa.

3. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania dotyczące zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim obie Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których Strony przystąpiły.

4. Na wniosek Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz pomocy nawigacyjnych, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

5. W przypadkach, których nie przewidziano w wymogach regulacyjnych i normach dotyczących ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II do niniejszej Umowy, Strony we wzajemnych stosunkach postępują zgodnie z międzynarodowymi normami ochrony lotnictwa i odpowiednimi zalecanymi metodami postępowania ustanowionymi przez ICAO. Obie Strony nakładają na zarejestrowanych przez siebie użytkowników statków powietrznych lub na użytkowników statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

6. Każda Strona zapewnia stosowanie na swoim terytorium skutecznych środków w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym m.in. kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec osób niebędących pasażerami, w tym załogi, oraz przenoszonych przez nie przedmiotów, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec ładunku, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w celu sprostania rosnącemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego. Każda Strona wyraża zgodę na to, aby jej

przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ust. 1 i 5 niniejszego artykułu, oraz innych przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, wymaganych przez drugą Stronę przy wjeździe na terytorium tej drugiej Strony, opuszczaniu go lub przebywaniu na nim.

7. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem suwerenności drugiej Strony, każda Strona może przyjąć środki ochrony stosowane przy wjeździe na jej terytorium, jak również pilne środki w celu sprostania konkretnemu zagrożeniu dla ochrony, o których to środkach należy niezwłocznie powiadomić drugą Stronę. Każda Strona pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych szczególnych środków ochrony, a pierwsza Strona uwzględnia środki ochrony już stosowane przez drugą Stronę oraz wszelkie opinie, które druga Strona może przedstawić. Każda Strona uznaje jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza możliwości odmowy przez jedną ze Stron dopuszczenia na swoje terytorium lotu lub lotów, które uważa ona za zagrożenie dla swojej ochrony. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych przypadkach, każda Strona informuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich szczególnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia takich środków ochrony, zgodnie z art. 23 niniejszej Umowy.

8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym lub innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych lub pomocy nawigacyjnych, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne położenie kresu takiemu aktowi lub groźbie zaistnienia aktu.

9. Każda Strona wprowadza wszelkie środki, jakie uzna za wykonalne, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych aktów bezprawnej ingerencji, znajdujący się na ziemi na jej terytorium, został zatrzymany, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Jeżeli jest to wykonalne, wspomniane środki wprowadza się na podstawie wzajemnych konsultacji.

10. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, Strona ta składa wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z drugą Stroną. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania takiego wniosku.

11. Bez uszczerbku dla postanowień art. 5 niniejszej umowy, nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni od dnia złożenia takiego wniosku lub przed upływem uzgodnionego dłuższego okresu stanowi podstawę do odmowy udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także do cofnięcia, ograniczenia lub obwarowania takiego zezwolenia warunkami.

12. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Strona może podjąć natychmiastowe działania tymczasowe.

13. Wszelkie działania podjęte na podstawie ust. 11 niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą spełnienia przez drugą Stronę postanowień niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 16

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części D załącznika II do niniejszej Umowy, a w przypadku gdy nie zostało to przewidziane w ramach regulacyjnych UE, przynajmniej z odpowiednimi normami ICAO i zalecanymi metodami postępowania, na warunkach określonych poniżej.

2. Strony współpracują w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Armenię, co umożliwi poprawę obecnych norm bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, a także optymalizację zdolności kontroli ruchu lotniczego, minimalizację opóźnień i zwiększenie skuteczności w zakresie ochrony środowiska. W tym celu, od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, Armenia zaangażuje się w charakterze obserwatora w prace Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej oraz innych organów związanych z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

3. Mając na względzie uproszczenie stosowania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na swoich terytoriach:

a) Armenia podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych i nadzorczych w zakresie służb żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, tak aby były zgodne z wymogami jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;

b) Armenia ustanawia w szczególności właściwy krajowy organ nadzorczy, niezależny przynajmniej funkcjonalnie od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

c) Unia Europejska włącza Armenię do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w związku z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, w szczególności poprzez:

   (i) zbadanie możliwości współpracy z istniejącym funkcjonalnym blokiem przestrzeni

powietrznej bądź włączenia jej w ten blok lub utworzenia nowego;

(ii) uczestnictwo w funkcjach sieciowych jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;

(iii) dostosowanie do planów wdrożenia projektu SESAR;

(iv) poprawę interoperacyjności; natomiast

d) Armenia podejmuje niezbędne działania, aby wdrożyć unijny system skuteczności działania w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotu, zmniejszenia kosztów oraz zwiększenia bezpieczeństwa i zdolności istniejących systemów.

ARTYKUŁ 17

Środowisko

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części E załącznika II do niniejszej Umowy.

2. Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez propagowanie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa na środowisko.

3. Strony uznają znaczenie współpracy w celu uwzględnienia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko zgodnie z celami niniejszej Umowy.

4. Strony uznają znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, a tym samym redukcji emisji gazów cieplarnianych związanych z lotnictwem zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. Strony postanawiają zacieśnić współpracę w tym zakresie, również dzięki odpowiednim uzgodnieniom wielostronnym, a w szczególności wspierać wdrożenie globalnego środka rynkowego, który uzgodniono podczas 39. Zgromadzenia ICAO, oraz stosowanie mechanizmu ustanowionego na mocy art. 6 ust. 4 porozumienia paryskiego zawartego na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, w celu opracowania międzynarodowych globalnych środków rynkowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa oraz rozpatrzenia wszelkich innych kwestii, o których mowa we wspomnianym art. 6, będących przedmiotem szczególnego zainteresowania w związku z emisjami powodowanymi przez lotnictwo międzynarodowe.

5. Strony zobowiązują się do wymiany informacji oraz prowadzenia regularnej bezpośredniej komunikacji i dialogu między ekspertami w celu zacieśnienia współpracy w zakresie ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko, w tym na polu:

a) badań i rozwoju przyjaznych dla środowiska technologii lotniczych;

b) innowacji w obszarze zarządzania ruchem lotniczym służącej ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko;

c) badań i rozwoju zrównoważonych paliw alternatywnych dla lotnictwa;

d) wymiany poglądów na temat kwestii dotyczących wpływu lotnictwa na środowisko oraz ograniczenia emisji lotniczych związanych z klimatem; oraz

e) zmniejszenia i monitorowania hałasu w celu ograniczenie wpływu lotnictwa na środowisko.

6. Strony również, zgodnie ze swoimi wielostronnymi prawami i obowiązkami dotyczącymi środowiska, skutecznie zacieśniają również współpracę, w tym finansową i technologiczną, w odniesieniu do środków ukierunkowanych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego.

7. Strony uznają konieczność wprowadzenia odpowiednich środków w celu zapobiegania wpływowi transportu lotniczego na środowisko lub w inny sposób niwelowania takiego wpływu, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i obowiązkami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

ARTYKUŁ 18

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

Strony potwierdzają swoje zobowiązania wynikające z Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (konwencja montrealska).

ARTYKUŁ 19

Ochrona konsumentów

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi

w części F załącznika II do niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 20

Komputerowe systemy rezerwacji

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części A załącznika II do niniejszej Umowy.

2. Sprzedawcy komputerowych systemów rezerwacji (zwanych dalej KSR) prowadzący działalność na terytorium jednej Strony są uprawnieni do dostarczania, utrzymywania i swobodnego udostępniania swoich KSR biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których podstawową działalność stanowi dystrybucja na terytorium drugiej Strony produktów związanych z podróżowaniem, pod warunkiem że KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi drugiej Strony.

3. Strony uchylają wszelkie istniejące wymogi, które mogłyby ograniczać swobodny dostęp KSR jednej Strony do rynku drugiej Strony lub w inny sposób ograniczać konkurencję. Strony powstrzymują się od przyjmowania takich wymogów w przyszłości.

4. Żadna ze Stron, na swoim terytorium, nie nakłada ani nie dopuszcza nakładania na sprzedawców KSR drugiej Strony wymogów w odniesieniu do sposobu wyświetlania KSR, innych niż te nałożone na ich własnych sprzedawców KSR lub każdy inny KSR funkcjonujący na ich rynku. Żadna ze Stron nie zapobiega zawieraniu umów między sprzedawcami KSR, ich dostawcami a ich abonentami, które dotyczą wymiany informacji o usługach turystycznych oraz ułatwiają wyświetlanie kompleksowych i obiektywnych informacji konsumentom lub spełnienie wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.

5. Właścicielom i operatorom KSR jednej Strony, którzy spełniają odpowiednie wymogi regulacyjne drugiej Strony, o ile takie istnieją, przysługuje taka sama możliwość posiadania KSR w obrębie terytorium drugiej Strony, jaką mają właściciele i operatorzy każdego innego KSR funkcjonującego na rynku tej Strony.

ARTYKUŁ 21

Aspekty społeczne

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I do niniejszej Umowy, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części G załącznika II do niniejszej Umowy.

2. Strony uznają znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy. Strony zobowiązują się do współpracy w kwestiach związanych z pracą wchodzących w zakres niniejszej Umowy, m.in. w odniesieniu do wpływu wywieranego na zatrudnienie, prawa podstawowe w pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.

3. Poprzez swoje przepisy ustawodawcze, wykonawcze oraz praktyki Strony propagują wysoki poziom ochrony w dziedzinie pracy i spraw społecznych w sektorze lotnictwa cywilnego.

4. Strony uznają znaczenie korzyści uzyskiwanych w przypadku gdy znaczne zyski gospodarcze wynikające z otwartych i konkurencyjnych rynków połączy się z wysokimi normami pracy dla pracowników. Strony realizują niniejszą Umowę w sposób, który przyczynia się do przestrzegania wysokich norm pracy, niezależnie od statusu własnościowego lub charakteru danych przewoźników lotniczych, oraz tak, aby zapewnić, by prawa i zasady określone w odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych Stron nie były naruszane, lecz skutecznie egzekwowane.

5. Strony zobowiązują się do propagowania i skutecznego wdrażania w swoich przepisach i praktykach podstawowych norm pracy uznanych na szczeblu międzynarodowym, zawartych w podstawowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy ratyfikowanych przez Armenię i państwa członkowskie UE.

6. Strony zobowiązują się również do propagowania innych uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym norm i umów w dziedzinie pracy i spraw społecznych, mających znaczenie dla sektora lotnictwa cywilnego, oraz do ich skutecznego wdrażania i egzekwowania w prawie krajowym.

7. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu rozwiązania kwestii związanych z pracą, które Strona wnioskująca określi jako znaczące.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 22

Wykładnia i wykonanie

1. Strony wprowadzają wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, aby zapewnić wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy.

3. Każda Strona przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych danej Strony, w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają znaczenie dla drugiej Strony i które dotyczą właściwych władz lub przedsiębiorstw drugiej Strony, właściwe władze drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii, zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

5. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wyszczególnionych w załączniku II do niniejszej Umowy są co do istoty tożsame z odpowiednimi postanowieniami traktatów UE, a także z aktami przyjętymi na mocy traktatów UE, przedmiotowe postanowienia i przepisy podlegają, w zakresie ich wykonania i stosowania, wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości oraz Komisji Europejskiej.

ARTYKUŁ 23

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron, który jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową i zapewnia jej prawidłowe wykonanie. Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Wspólny Komitet prowadzi swoje prace i podejmuje decyzje na zasadzie konsensusu. Decyzje podjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Stron.

3. Wspólny Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu.

5. Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z wykładnią lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa (2) miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu prawidłowego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Na podstawie przyznania praw określonych w art. 3 niniejszej Umowy Wspólny Komitet zatwierdza w drodze decyzji przeprowadzoną przez Unię Europejską ocenę wdrożenia i stosowania przez Armenię przepisów prawa UE, o których mowa w pkt 1 załącznika I do niniejszej Umowy.

8. Zgodnie z art. 6 niniejszej Umowy Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z inwestycjami w przewoźników lotniczych Stron oraz zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.

9. Zgodnie z art. 14 (Bezpieczeństwo lotnicze) niniejszej Umowy, Wspólny Komitet monitoruje proces stopniowego wycofywania – podczas okresu przejściowego opisanego w załączniku I do niniejszej Umowy – statków powietrznych zarejestrowanych w Republice Armenii i użytkowanych przez operatorów znajdujących się pod kontrolą regulacyjną Republiki Armenii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie z odpowiednimi przepisami UE wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy, w celu zapewnienia stopniowego wycofania tych statków powietrznych zgodnie z uzgodnionym wycofaniem opisanym w pkt 7 załącznika I do niniejszej Umowy.

10. Wspólny Komitet rozwija również współpracę, w szczególności m.in. poprzez:

a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;

b) podejmowanie działań w celu skutecznego rozwiązywania problemów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz kwestii związanych z możliwościami handlowymi opisanymi w art. 9 niniejszej Umowy, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku i sprawne wykonywanie przewozów lotniczych w ramach niniejszej Umowy, jako środki w celu zapewnienia uczciwej konkurencji, zbieżności przepisów oraz zminimalizowania obciążeń regulacyjnych związanych z wykonywaniem przewozów lotniczych;

c) wymianę informacji, w tym doradztwo dotyczące zmian w przepisach ustawowych, wykonawczych i w polityce odpowiednich Stron, które to zmiany mogą mieć wpływ na przewozy lotnicze;

d) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszego rozwoju niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian w niniejszej Umowie lub warunków i procedur przystąpienia państw trzecich do niniejszej Umowy;

e) omawianie ogólnych kwestii związanych z inwestycjami, strukturą własności i kontrolą;

f) rozwój współpracy regulacyjnej i obustronne zaangażowanie na rzecz wzajemnego uznania oraz zbieżności przepisów i środków;

g) zachęcanie do konsultacji, w stosownych przypadkach, w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach uzgodnień wielostronnych, zwłaszcza w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;

h) ułatwianie wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy; oraz

i) badanie społecznych skutków niniejszej Umowy w miarę jej stosowania i przedstawianie stosownych odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.

11. Jeżeli Wspólny Komitet nie rozpatrzy przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu (6) miesięcy od dnia jej wniesienia, Strony mogą wprowadzić odpowiednie środki zabezpieczające na podstawie art. 25 niniejszej Umowy.

12. Niniejsza Umowa nie wyklucza współpracy i rozmów między właściwymi władzami Stron poza Wspólnym Komitetem, w tym w dziedzinach ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury lotniczej, konkurencji i ochrony konsumentów. Strony informują Wspólny Komitet o wynikach takiej współpracy i rozmów, które mogą mieć wpływ na realizację niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 24

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Wszelkie spory dotyczące stosowania lub wykładni niniejszej Umowy, z wyjątkiem sporów wynikających z art. 8 niniejszej Umowy, które nie zostaną rozstrzygnięte na posiedzeniu Wspólnego Komitetu, mogą, na wniosek każdej ze Stron, zostać skierowane do arbitrażu zgodnie z procedurami określonymi w niniejszym artykule.

2. Wniosek o arbitraż przedkłada się na piśmie drugiej Stronie. Strona skarżąca wskazuje w swoim wniosku sporny środek i wyjaśnia, pod jakim względem środek ten jest niezgodny z postanowieniami niniejszej Umowy, w sposób wystarczający do jasnego określenia podstawy prawnej skargi.

3. O ile Strony nie uzgodnią inaczej, rozstrzygnięcia w trybie arbitrażu dokonuje trybunał arbitrażowy, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:

a) w terminie dwudziestu (20) dni od daty otrzymania wniosku o arbitraż każda ze Stron wyznacza jednego arbitra. W terminie trzydziestu (30) dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów, wyznaczają oni za porozumieniem trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

b) jeżeli którakolwiek ze Stron nie mianuje arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu, każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem Armenii albo jednego z państw członkowskich, nominacji dokonuje najwyższy rangą zastępca przewodniczącego tej Rady, który nie jest wyłączony z tego samego powodu.

4. Datą powołania trybunału arbitrażowego jest dzień, w którym ostatni z trzech arbitrów przyjmuje nominację, zgodnie z procedurami, które ustali Wspólny Komitet.

5. Na wniosek Strony trybunał arbitrażowy, w ciągu dziesięciu (10) dni od jego powołania, wydaje wstępną decyzję o uznaniu sprawy za pilną.

6. Na wniosek jednej ze Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznej decyzji.

7. Trybunał przekazuje Stronom wstępne sprawozdanie przedstawiające ustalenia faktyczne, możliwość zastosowania odpowiednich postanowień oraz ogólne uzasadnienie każdego z jego ustaleń i zaleceń, nie później niż w terminie dziewięćdziesięciu (90) dni po dniu jego powołania. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału powiadamia o tym Strony na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przedłożenia przez trybunał wstępnego sprawozdania. W żadnym przypadku sprawozdanie wstępne nie może zostać przekazane później niż w terminie stu dwudziestu (120) dni po dniu powołania trybunału.

8. W ciągu 14 dni od przekazania sprawozdania wstępnego Strona może złożyć pisemny wniosek do trybunału o dokonanie przeglądu konkretnych aspektów tego sprawozdania.

9. W pilnych przypadkach trybunał dokłada wszelkich starań, aby przedłożyć wstępne sprawozdanie w terminie czterdziestu pięciu (45) dni, a w każdym razie nie później niż w terminie sześćdziesięciu (60) dni po dacie jego powołania. W ciągu siedmiu (7) dni od przekazania wstępnego sprawozdania Strona może złożyć pisemny wniosek do trybunału o dokonanie przeglądu konkretnych aspektów tego sprawozdania. Po rozważeniu wszelkich pisemnych uwag dotyczących wstępnego sprawozdania przedstawionych przez Strony trybunał może zmienić swoje sprawozdanie oraz przeprowadzić wszelkie dalsze badania, jakie uzna za stosowne. Ustalenia zawarte w ostatecznej decyzji muszą zawierać wystarczające omówienie argumentów przedstawionych na etapie wstępnego przeglądu i jasno odpowiadać na pytania i uwagi Stron.

10. Trybunał przedstawia Stronom swoją ostateczną decyzję w terminie stu dwudziestu (120) dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału powiadamia o tym Strony na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przedstawienia przez trybunał decyzji. W żadnym przypadku decyzja nie może zostać przedstawiona później niż w terminie stu pięćdziesięciu (150) dni po dniu powołania trybunału.

11. W pilnych przypadkach trybunał dokłada wszelkich starań, aby przedstawić decyzję w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału powiadamia o tym Strony na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przedstawienia przez trybunał decyzji. W żadnym przypadku decyzja nie może zostać przedstawiona później niż w terminie siedemdziesięciu pięciu (75) dni po dniu powołania trybunału.

12. Strony mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznej decyzji w ciągu dziesięciu (10) dni od jej przedstawienia, a każdego takiego wyjaśnienia udziela się w ciągu piętnastu (15) dni od daty złożenia takiego wniosku.

13. W przypadku gdy trybunał ustali, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, a Strona odpowiedzialna nie stosuje się do ostatecznej decyzji lub nie osiągnęła porozumienia z drugą Stroną w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony w ciągu czterdziestu (40) dni od przedstawienia przez trybunał ostatecznej decyzji, druga Strona może zawiesić stosowanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej Umowy lub może częściowo lub, w stosownych przypadkach, całkowicie zawiesić wykonywanie niniejszej Umowy do czasu, gdy Strona odpowiedzialna zastosuje się do ostatecznej decyzji trybunału lub do czasu osiągnięcia przez Strony porozumienia w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony.

ARTYKUŁ 25

Środki zabezpieczające

1. Jeśli jedna ze Stron uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

2. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

3. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.

4. Nie naruszając postanowień art. 4 ust. 1 lit. c) i art. 5 ust. 1 lit. c) niniejszej Umowy, Strona, której to dotyczy, nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem jednego (1) miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu została zakończona przed upływem wspomnianego terminu.

5. Strona, której to dotyczy, niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszystkie stosowne informacje.

6. Wszelkie działania podjęte na podstawie niniejszego artykułu zostają zakończone z chwilą, gdy Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 26

Związek z innymi umowami

1. W okresie tymczasowego stosowania na podstawie art. 30 niniejszej Umowy istniejące umowy dwustronne oraz uzgodnienia między Republiką Armenii a państwami członkowskimi, które obowiązują w momencie podpisywania niniejszej Umowy, zostają zawieszone, z wyjątkiem zakresu określonego w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Nie naruszając postanowień ust. 1 i 3 oraz pod warunkiem, że nie ma miejsca dyskryminacja przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową:

a) istniejące prawa i korzystniejsze postanowienia lub traktowanie w zakresie własności, praw przewozowych, zdolności przewozowej, częstotliwości połączeń, rodzaju lub zmiany statków powietrznych, dzielenia oznaczeń linii oraz ustalania cen wynikające z umów dwustronnych lub porozumień zawartych przez Republikę Armenii i państwa członkowskie UE, obowiązujące w chwili podpisania niniejszej Umowy, nieobjęte niniejszą Umową lub korzystniejsze bądź bardziej elastyczne w zakresie swobody danych przewoźników lotniczych niż ma to miejsce w ramach niniejszej Umowy, mogą być w dalszym ciągu wykonywane;

b) spór między Stronami dotyczący tego, czy postanowienia lub traktowanie wynikające z umów dwustronnych lub porozumień między Republiką Armenii a państwami członkowskimi UE są korzystniejsze lub bardziej elastyczne, rozstrzyga się w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 24. Spory dotyczące sposobu ustalania stosunku między sprzecznymi postanowieniami lub sposobami traktowania również rozstrzyga się w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 24.

3. Po wejściu w życie niniejszej Umowy zgodnie z art. 30 Umowa ta staje się nadrzędna wobec odpowiednich postanowień istniejących dwustronnych umów i uzgodnień między Republiką Armenii a państwami członkowskimi UE, które obowiązują w momencie podpisywania niniejszej Umowy, z wyjątkiem zakresu określonego w ust. 2 niniejszego artykułu.

4. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, a ta umowa bądź decyzja dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 niniejszej Umowy w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju sytuacji.

ARTYKUŁ 27

Zmiany

1. Wszelkie zmiany w niniejszej Umowie mogą być uzgadniane przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 23 niniejszej Umowy. Zmiany wchodzą w życie zgodnie z warunkami określonymi w art. 30 niniejszej Umowy.

2. Jeżeli jedna ze Stron pragnie zmienić postanowienia niniejszej Umowy, powiadamia o swojej decyzji Wspólny Komitet.

3. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować na zasadzie konsensusu decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.

4. Niniejsza Umowa nie narusza prawa żadnej ze Stron, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowych przepisów lub wprowadzania zmian we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy.

5. Gdy jedna ze Stron rozważa przyjęcie nowych przepisów lub wprowadzenie zmian we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy, informuje o tym drugą Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek którejkolwiek ze Stron może odbyć się wymiana poglądów we Wspólnym Komitecie.

6. Każda ze Stron regularnie i w stosownym terminie informuje drugą Stronę o przyjęciu nowych przepisów lub wprowadzeniu zmian we własnych obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II do niniejszej Umowy. Na wniosek którejkolwiek ze Stron Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) następujących po tym dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków przyjęcia takich nowych przepisów lub wprowadzenia takich zmian dla należytego funkcjonowania niniejszej Umowy.

7. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ustępie 6 niniejszego artykułu, Wspólny Komitet:

a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik II do niniejszej Umowy w celu ujęcia w nim, w stosownych przypadkach na zasadzie wzajemności, nowych przepisów lub zmian wprowadzonych w danych przepisach;

b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe przepisy lub odnośne zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub

c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia należytego funkcjonowania niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 28

Wypowiedzenie

Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Stronę drogą dyplomatyczną o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO i do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który jest w toku po upływie 1 (jednego) roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu Umowy, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Stron.

ARTYKUŁ 29

Rejestracja Umowy

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej – po ich wejściu w życie – rejestruje się w ICAO, zgodnie z art. 83 Konwencji, i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych, zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 30

Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

1. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez Strony zgodnie z ich procedurami wewnętrznymi. Instrumenty ratyfikacji lub zatwierdzenia składa się u Depozytariusza, który powiadamia o tym drugą Stronę oraz Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

2. Depozytariuszem niniejszej Umowy jest Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej.

3. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po powiadomieniu Stron przez Depozytariusza o otrzymaniu ostatniego instrumentu ratyfikacji lub zatwierdzenia.

4. Nie naruszając przepisów ust. 3 niniejszego artykułu, Strony zgadzają się tymczasowo stosować niniejszą Umowę, jak określono w ust. 5 niniejszego artykułu, zgodnie ze swoimi odpowiednimi procedurami wewnętrznymi i prawem krajowym.

5. Tymczasowe stosowanie staje się skuteczne od pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po powiadomieniu Stron przez Depozytariusza o otrzymaniu:

a) powiadomienia ze strony Unii Europejskiej o zakończeniu procedur istotnych dla Unii i jej państw członkowskich oraz niezbędnych do osiągnięcia tego celu; oraz

b) instrumentu ratyfikacji lub zatwierdzenia złożonego przez Armenię, o którym mowa w ust. 1.

W dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w […] dnia […] r. w dwóch egzemplarzach w języku angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim oraz w języku armeńskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

W imieniu Republiki Armenii

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Królestwa Belgii,

W imieniu Republiki Bułgarii,

W imieniu Republiki Czeskiej,

W imieniu Królestwa Danii,

W imieniu Republiki Federalnej Niemiec,

W imieniu Republiki Estońskiej,

W imieniu Irlandii,

W imieniu Republiki Greckiej,

W imieniu Królestwa Hiszpanii,

W imieniu Republiki Francuskiej,

W imieniu Republiki Chorwacji,

W imieniu Republiki Włoskiej,

W imieniu Republiki Cypryjskiej,

W imieniu Republiki Łotewskiej,

W imieniu Republiki Litewskiej,

W imieniu Wielkiego Księstwa Luksemburga,

W imieniu Węgier,

W imieniu Malty,

W imieniu Królestwa Niderlandów,

W imieniu Republiki Austrii,

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej,

W imieniu Republiki Portugalskiej,

W imieniu Rumunii,

W imieniu Republiki Słowenii,

W imieniu Republiki Słowackiej,

W imieniu Republiki Finlandii,

W imieniu Królestwa Szwecji,

ZAŁĄCZNIK I

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Przestrzeganie przez Armenię wszystkich wymogów regulacyjnych i norm dotyczących transportu lotniczego wskazanych w załączniku II do niniejszej Umowy, z wyjątkiem przepisów w zakresie ochrony lotnictwa określonych w części C załącznika II do niniejszej Umowy, poddaje się ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej dwa (2) lata po wejściu w życie niniejszej Umowy.

2. Niezależnie od przepisów art. 3 niniejszej Umowy, uzgodnione prawa i wyznaczone w ramach niniejszej umowy trasy nie obejmują – do momentu przyjęcia decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika I do niniejszej Umowy – prawa przewoźników lotniczych obu Stron do korzystania z praw piątej wolności innych niż te przyznane wcześniej na mocy umów dwustronnych między Armenią a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Armenii między punktami w granicach terytorium Unii Europejskiej.

Po przyjęciu decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika I, przewoźnicy lotniczy obu Stron są uprawnieni do wykonywania praw piątej wolności, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Armenii między punktami w granicach terytorium Unii Europejskiej zgodnie z art. 3 niniejszej Umowy.

3. Przestrzeganie przez Armenię wymogów regulacyjnych i norm dotyczących przepisów w zakresie ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II do niniejszej Umowy poddaje się ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej trzy (3) lata po wejściu w życie niniejszej Umowy. Do tego czasu Armenia wdraża ECAC Doc 30.

4. Po przyjęciu decyzji, o której mowa w pkt 3 niniejszego załącznika, poufną część przepisów w zakresie ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II do niniejszej Umowy udostępnia się właściwemu organowi Armenii, z zastrzeżeniem umowy o wymianie szczególnie chronionych informacji z zakresu ochrony, w tym informacji niejawnych UE.

5. Stopniowe przechodzenie Armenii do pełnego stosowania przepisów Unii Europejskiej dotyczących transportu lotniczego i wskazanych w załączniku II do niniejszej umowy, może być poddawane regularnym ocenom. Oceny te przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Armenią.

6. Od dnia wydania decyzji, o której mowa w pkt 1 niniejszego załącznika, Armenia stosować będzie przepisy dotyczące przyznawania koncesji zasadniczo równoważne z przepisami zawartymi w rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Właściwe władze Unii Europejskiej stosują postanowienia art. 4 ust. 3 niniejszej

Umowy w odniesieniu do wzajemnego uznawania ustaleń dotyczących zdolności lub obywatelstwa dokonanych przez właściwe władze Armenii po potwierdzeniu przez Wspólny Komitet pełnego stosowania przez Armenię przedmiotowych przepisów dotyczących przyznawania koncesji.

7. Nie naruszając decyzji przyjętej w ramach Wspólnego Komitetu lub na podstawie art. 25 (środki zabezpieczające), zdatnością do lotu statku powietrznego zarejestrowanego w armeńskim rejestrze i użytkowanego przez operatorów znajdujących się pod kontrolą regulacyjną Armenii, który nie posiada certyfikatu typu wydanego przez EASA zgodnie z odpowiednimi przepisami UE wskazanymi w części B załącznika II do niniejszej Umowy, można zarządzać w ramach odpowiedzialności właściwych władz armeńskich zgodnie z obowiązującymi wymogami krajowymi Armenii nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2023 r., pod warunkiem że dany statek powietrzny spełnia międzynarodowe normy bezpieczeństwa ustanowione na mocy Konwencji. Tego rodzaju statki powietrzne nie korzystają z żadnych praw przyznawanych na mocy niniejszej Umowy i nie są eksploatowane na trasach lotniczych do, z lub w obrębie Unii Europejskiej.

ZAŁĄCZNIK II

(poddawany regularnej aktualizacji)

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO

Wymogi regulacyjne i normy określone w mających zastosowanie przepisach wymienionych poniżej aktów są spełniane zgodnie z niniejszą Umową, o ile w niniejszym załączniku lub w załączniku I do niniejszej Umowy („Postanowienia przejściowe") nie określono inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów:

A. DOSTĘP DO RYNKU I POWIĄZANE KWESTIE

Nr 1008/2008
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty

Przepisy mające zastosowanie: art. 2, art. 23 ust. 1, art. 24 i załącznik I, a także rozdział II zgodnie z pkt 6 załącznika I do niniejszej Umowy.

Nr 785/2004
Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8.

2009/12
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11.

96/67

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, art. 11–21 i załącznik;
w odniesieniu do stosowania art. 20 ust. 2 termin „Komisja" należy odczytywać jako „Wspólny Komitet".

Nr 80/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11 i załączniki.

B. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE

Bezpieczeństwo lotnicze i rozporządzenie podstawowe w sprawie EASA

Nr 216/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r.;
- rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009, przepisy mające zastosowanie: art. 1–3 (tylko akapit pierwszy) i załącznik;
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/4 z dnia 5 stycznia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–68, z wyjątkiem art. 65, art. 69 ust. 1 akapit drugi, art. 69 ust. 4 oraz załączniki I–VI.

Nr 319/2014

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 319/2014 z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 593/2007

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–17 oraz załącznik.

Nr 646/2012

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 646/2012 z dnia 16 lipca 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące grzywien i okresowych kar pieniężnych nakładanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–25.

Nr 104/2004

Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–7 oraz załącznik.

Operacje lotnicze

Nr 965/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1329 z dnia 31 lipca 2015 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/2338 z dnia 11 grudnia 2015 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1199 z dnia 22 lipca 2016 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/363 z dnia 1 marca 2017 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9a, załączniki I–VIII.

Załogi statku powietrznego

Nr 1178/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.;
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r.;

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11 oraz załączniki I–IV.

<u>Badanie wypadków</u>

Nr 996/2010

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, zmienione:

– rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–23 z wyjątkiem art. 7 ust. 4 i art. 19 (uchylonego rozporządzeniem (UE) nr 376/2014).

2012/780

Decyzja Komisji 2012/780/UE z dnia 5 grudnia 2012 r. w sprawie praw dostępu do europejskiego centralnego archiwum zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz odpowiedzi otrzymanych w związku z tymi zaleceniami, ustanowionego na podstawie art. 18 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5.

<u>Początkowa zdatność do lotu</u>

Nr 748/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 7/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 69/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.;

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 z dnia 30 czerwca 2015 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/5 z dnia 5 stycznia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 oraz załącznik I.

Ciągła zdatność do lotu

Nr 1321/2014

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1088 z dnia 3 lipca 2015 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1536 z dnia 16 września 2015 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/334 z dnia 27 lutego 2017 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6 oraz załączniki I–IV.

Dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu

2015/640

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5 i załączniki.

Lotniska

Nr 139/2014

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 oraz załączniki I–IV.

Operatorzy z państw trzecich

Nr 452/2014

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4 oraz załączniki 1 i 2.

Zarządzanie ruchem lotniczym / służby żeglugi powietrznej

2015/340

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 oraz załączniki I–IV.

2017/373

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 i załączniki.

Zgłaszanie zdarzeń

Nr 376/2014

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–7; art. 9 ust. 3; art. 10 ust. 2–4; art. 11 ust. 1 i 7; art. 13 z wyjątkiem ust. 9; art. 14–16; art. 21 i załączniki I–III.

2015/1018
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014

Przepisy mające zastosowanie: art. 1 i załączniki I–V.

Inspekcje standaryzacyjne

Nr 628/2013
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–26.

Unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Unii

Nr 2111/2005
Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz

uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–13, art. 15–16 i załącznik.

Nr 473/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6, załączniki A–C.

Nr 474/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, ostatnio zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/963 z dnia 16 czerwca 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1 i 2, załączniki I i II.

Wymagania techniczne i procedury administracyjne w dziedzinie lotnictwa cywilnego

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, zmienione:

– rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r.;
– rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r.;
– rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r.;
– rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 (zdanie drugie),

art. 12–13 i załączniki I–III.

C. OCHRONA LOTNICTWA

Nr 300/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15, art. 18, 21 i załącznik.

Nr 272/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 720/2011 z dnia 22 lipca 2011 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1141/2011 z dnia 10 listopada 2011 r.;
– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2013 z dnia 19 marca 2013 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–2 i załącznik.

Nr 1254/2009

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/2096 z dnia 30 listopada 2016 r.

Nr 18/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

2015/1998

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2426 z dnia 18 grudnia 2015 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/815 z dnia 12 maja 2017 r.

2015/8005

Decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) 300/2008, zmieniona:

– decyzją wykonawczą Komisji C(2017) 3030 z dnia 15 maja 2017 r.

Nr 72/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/472 z dnia 31 marca 2016 r.

D. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe), zmienione:

– rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.*

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4, 6, art. 9–13.

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb), zmienione:

– rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.*

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–18, załącznik I.

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej), zmienione:

– rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.*

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9.

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności), zmienione:

– rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.*

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załączniki I–V.

* W odniesieniu do rozporządzania (WE) nr 1070/2009 – przepisy mające zastosowanie: art. 1–4, z wyjątkiem art. 1 ust. 4.

Skuteczność działania i opłaty

Nr 390/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych

Nr 391/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

Funkcje sieciowe

Nr 677/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 970/2014 z dnia 12 września 2014 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–25 oraz załączniki.

Nr 255/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1006 z dnia 22 czerwca 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15 oraz załączniki.

2011/4130

Decyzja Komisji C(2011) 4130 final z dnia 7 lipca 2011 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Interoperacyjność

Nr 1032/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (WE) nr 30/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r.
–

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9, załączniki I–V.

Nr 1033/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2120 z dnia 2 grudnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5 oraz załącznik.

Nr 633/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania,

koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) nr 283/2011 z dnia 22 marca 2011 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6 oraz załączniki I–IV.

Nr 29/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/310 z dnia 26 lutego 2015 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–14 oraz załączniki I–III.

Nr 262/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2345 z dnia 14 grudnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12 oraz załączniki I–VI.

Nr 73/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1029/2014 z dnia 26 września 2014 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–13 oraz załączniki I–X.

Nr 1206/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1206/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11 oraz załączniki I–VII.

Nr 1207/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1028/2014 z dnia 26 września 2014 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/386 z dnia 6 marca 2017 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–14 oraz załączniki I–IX.

Nr 1079/2012

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zmienione:

– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 657/2013 z dnia 10 lipca 2013 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2345 z dnia 14 grudnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–14, załączniki I–V.

SESAR

Nr 219/2007

Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR), zmienione:

– rozporządzeniem Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r.;
– rozporządzeniem Rady (UE) nr 721/2014 z dnia 16 czerwca 2014 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1 ust. 1–2, art. 1 ust. 5–7, art. 2, 3, art. 4 ust. 1, załącznik.

Nr 409/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji

wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15.

Nr 716/2014
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie

Przestrzeń powietrzna

Nr 2150/2005
Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9 oraz załącznik.

Nr 923/2012
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r.;
– rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1185 z dnia 20 lipca 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załącznik wraz z dodatkami.

Nr 1332/2011
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu, zmienione:

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/583 z dnia 15 kwietnia 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–4 oraz załącznik.

E. ŚRODOWISKO NATURALNE I POZIOM HAŁASU

2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, zmieniona:

– rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1137/2008 z dnia 22 października 2008 r.;
– dyrektywą Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–12 oraz załączniki I–VI.

2003/96

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej

Przepisy mające zastosowanie: art. 14 ust. 1 lit. b), art. 14 ust. 2.

2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 rok)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5, załączniki I i II.

Nr 598/2014

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, załączniki I i II.

F. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych, zmienione:

– rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6 oraz załącznik.

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16.

Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16, załączniki I i II.

G. ASPEKTY SPOŁECZNE

89/391

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, zmieniona:

– dyrektywą 2007/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r.

Przepisy mające zastosowanie – tylko w takim zakresie, w jakim mają zastosowanie do lotnictwa cywilnego: art. 1–16.

2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Przepisy mające zastosowanie: art. 2–3 i załącznik.

2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Przepisy mające zastosowanie – tylko w takim zakresie, w jakim mają zastosowanie do lotnictwa cywilnego: art. 1–20 i art. 22–23.