



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-06111-62-24

Druk nr 470

Warszawa, 21 czerwca 2024 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie zawiadamiam, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

- Umowę o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, sporządzoną w Brukseli dnia 15 listopada 2021 r.

której ratyfikacja - zdaniem Rady Ministrów - nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję tekst wymienionego dokumentu wraz z uzasadnieniem.

W razie niezgłoszenia, w terminie 30 dni - zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o umowach międzynarodowych - negatywnej opinii co do zasadności wyboru trybu ratyfikacji dokumentu, zostanie on przedstawiony Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 15 listopada 2021 roku w Brukseli została sporządzona Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony.

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

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, z uwzględnieniem deklaracji do artykułu 30 ustęp 4 niniejszej Umowy:

„Rzeczpospolita Polska oświadcza, że może tymczasowo stosować Umowę zgodnie z jej artykułem 30 ustępem 4 dopiero po powiadomieniu Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej, będącego depozytariuszem Umowy, że zakończyła krajową procedurę, niezbędną do wejścia w życie Umowy”,

- będzie niezmiennie zachowywana.

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

Dano w Warszawie, dnia

2024 roku.

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Andrzej Duda

PREZES RADY MINISTRÓW

Donald Tusk

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową

Ruch lotniczy między Unią Europejską (UE) a Republiką Armenii regulują obecnie umowy dwustronne zawarte przez poszczególne państwa członkowskie z Republiką Armenii. Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, sporządzona w Brukseli dnia 15 listopada 2021 r. (dalej zwana „Umową”) ma charakter mieszany, to znaczy, iż stronami Umowy z jednej strony są: Unia Europejska i państwa członkowskie Unii Europejskiej, z drugiej strony Republika Armenii.

Celem Umowy jest utworzenie wspólnego obszaru lotniczego między stronami w oparciu o stopniowe otwieranie rynku, liberalizację w kwestiach własności i kontroli przewoźników lotniczych, sprawiedliwe i równe warunki konkurencji, niedyskryminację oraz wspólne zasady, w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, kwestii społecznych i środowiska.

Ponadto celem Umowy jest zastosowanie zasad, zawartych w przepisach Unii Europejskiej, odnoszących się do dostępu do rynku, bezpieczeństwa lotnictwa, ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony konsumentów i aspektów społecznych, które będą miały zastosowanie w realizacji współpracy między stronami w dziedzinie lotnictwa.

II. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Państwa członkowskie UE oraz Republika Armenii pozostają stronami *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm., dalej zwana „Konwencją chicagowską”) oraz *Kompleksowej i wzmocnionej umowy o partnerstwie między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, sporządzonej w Brukseli dnia 24 listopada 2017 r.* (Dz. Urz. UE L 23 z 26.01.2018, str. 4).

Przewozy lotnicze między państwami członkowskimi UE a Republiką Armenii są obecnie realizowane na podstawie umów dwustronnych zawartych między tymi państwami a Republiką Armenii.

Regularne przewozy lotnicze między terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a terytorium Republiki Armenii mogą być wykonywane w oparciu o treść *Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Armenii o cywilnej komunikacji lotniczej, podpisanej w Warszawie w dniu 27 stycznia 1998 r.*, która weszła w życie dnia 6 maja 1999 r. (M.P. z 2021 r. poz. 608, dalej zwana „Umową z 1998 r.”), oraz *Umowy między Wspólnotą Europejską a Republiką Armenii dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych, sporządzonej w Brukseli dnia 9 grudnia 2008 r.* (Dz. Urz. UE L 50 z 21.02.2009, str. 21). Stosownie do przepisów *Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Armenii o cywilnej komunikacji lotniczej, podpisanej w Warszawie w dniu 27 stycznia 1998 r.*, każda ze stron Umowy może wyznaczyć jednego przewoźnika lotniczego, który będzie uprawniony do realizowania przewozów lotniczych między terytoriami Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Armenii (monodesygnacja). Umowa z 1998 r. ogranicza zatem liczbę przewoźników lotniczych, którym mogą być przyznane prawa przewozowe. Wyznaczony przewoźnik lotniczy każdej strony ma prawo do wykonywania regularnych przewozów pasażerów, bagażu i poczty między obydwoma krajami bez ograniczeń odnośnie częstotliwości i typów statków powietrznych. Przewoźnik wyznaczony przez stronę polską ma prawo wykonywania połączeń lotniczych na trasach między: punkt na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – punkt początkowy (Warszawa), jeden punkt pośredni, punkt na terytorium Republiki Armenii (Erywań) i jeden punkt położony dalej. Wyznaczony przewoźnik przez stronę armeńską ma prawo wykonywania połączeń lotniczych na trasach między punktami na terytorium Republiki Armenii – punkt początkowy (Erywań), jeden punkt pośredni, jeden punkt na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Warszawa) i jeden punkt położony dalej.

Zawarcie na poziomie unijnym nowej kompleksowej umowy o komunikacji lotniczej z Republiką Armenii stanowi wyraz unijnej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa. Przedmiotowa Umowa zawiera postanowienia gospodarcze, regulacyjne, instytucjonalne oraz końcowe.

Załącznik I zawiera postanowienia przejściowe, dotyczące między innymi wykonywania przez przewoźników lotniczych obu stron przewozów z zakresu praw piątej wolności, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Republiki Armenii między punktami na terytorium Unii Europejskiej, zgodnie z art. 3 Umowy.

Załącznik II zawiera przepisy UE, mające zastosowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Punkt A Załącznika II odnosi się do aktów prawnych zawierających między innymi zasady wykonywania przewozów lotniczych, opłat lotniskowych, ubezpieczenia przewozów i statków

powietrznych oraz obsługi naziemnej.

Punkt B Załącznika II zawiera regulacje z zakresu bezpieczeństwa, operacji lotniczych, wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym, a także badań wypadków lotniczych.

Punkt C Załącznika II odnosi się do regulacji z zakresu ochrony w lotnictwa cywilnego.

Punkt D Załącznika II dotyczy zarządzania ruchem lotniczym.

Punkt E Załącznika II poświęcony jest regulacjom środowiskowym i dopuszczalnemu poziomowi hałasu.

Punkt F Załącznika II zawiera przepisy regulujące ochronę konsumentów.

Punkt G Załącznika II obejmuje aspekty społeczne.

Umowa ma na celu stworzenie równych i jednolitych warunków dostępu do rynku armeńskiego dla wszystkich unijnych przewoźników lotniczych oraz ustalenie jednoznacznych zasad współpracy regulacyjnej. Dodatkowo Umowa ma umożliwić niedyskryminujące stosowanie przepisów, celem zapewnienia wszystkim przewoźnikom unijnym jednakowych korzyści, niezależnie od ich przynależności państwowej.

Na podstawie Umowy unijni przewoźnicy będą mogli swobodnie wykonywać przewozy z dowolnego punktu w Unii Europejskiej, przez punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, stron Wielostronnej Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, do dowolnych punktów w Republice Armenii i punktów położonych dalej, czego obecnie obowiązujące umowy dwustronne państw członkowskich UE z Republiką Armenii nie zapewniają.

Umowa zapewnia wszystkim unijnym przewoźnikom lotniczym równy dostęp do możliwości handlowych, związanych z obsługą naziemną, współdzieleniem oznaczeń linii, intermodalnością i możliwością swobodnego ustalania cen.

Ponadto, na podstawie postanowień Umowy, ma zostać powołany Wspólny Komitet mający za zadanie konsultowanie spraw związanych z wykonaniem Umowy. Będzie on wspierał wymianę

poglądów na szczeblu ekspertów na temat nowych inicjatyw lub zmian regulacyjnych. Wspólny Komitet będzie się składał z przedstawicieli Komisji Europejskiej i państw członkowskich UE. Ponadto państwa członkowskie UE będą nadal wykonywać tradycyjne zadania administracyjne, które wykonują w kontekście międzynarodowego transportu lotniczego, ale zgodnie ze wspólnymi, jednolicie stosowanymi zasadami.

Do istotnych, szczegółowych uregulowań zawartych w Umowie należy zaliczyć:

- brak rozróżnienia między przewozem regularnym i nieregularnym w kontekście kwestii regulacyjnych oraz objęcie ich stopniową liberalizacją;
- prawo ustanawiania biur na terytorium drugiej strony oraz sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej strony własnego personelu;
- prawo wykonywania własnej obsługi naziemnej oraz korzystania z usług świadczonych w tym zakresie przez podmioty trzecie na terytorium drugiej strony;
- prawo sprzedaży własnych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej strony;
- prawo do wymiany i transferu dochodów uzyskanych z działalności przewoźników lotniczych na swoje własne terytorium lub do wybranego kraju;
- prawo wykonywania usług transportu intermodalnego;
- możliwość eksploatacji połączeń lotniczych w oparciu o porozumienia o dzieleniu pojemności statku powietrznego i dzieleniu oznaczeń linii między przewoźnikami obu stron oraz z przewoźnikami państwa trzeciego oraz porozumień franczyzowych, brandingowych czy też leasingowych;
- regulacje w zakresie zwolnień i ułatwień celnych;
- zastosowanie kryteriów niedyskryminacyjnego traktowania oraz powiązania opłat za użytkowanie portów lotniczych, urządzeń oraz służb lotniczych z kosztami związanymi z ich użytkowaniem;
- swoboda ustalania taryf i stawek lotniczych oraz brak wymogu ich zatwierdzania przez właściwe władze lotnicze;
- zobowiązanie stron do udostępniania danych statystycznych dotyczących transportu lotniczego oraz utworzenie Wspólnego Komitetu mającego na celu ułatwienie wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania transportu lotniczego objętego Umową;

- z zastrzeżeniem przepisów przejściowych, współdziałanie obu stron w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa;
- z zastrzeżeniem przepisów przejściowych, w zakresie zarządzania ruchem lotniczym zobowiązanie strony ormiańskiej do podjęcia działań zmierzających do przystosowania swoich struktur instytucjonalnych do wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. W tym celu Republika Armenii będzie zaangażowana w charakterze obserwatora w prace Komitetu ds. jednolitej przestrzeni powietrznej oraz innych organów związanych z jednolitą przestrzenią powietrzną;
- regulacja działań na rzecz ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa, w tym działań na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu oraz kontynuowania współpracy na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa;
- z zastrzeżeniem przepisów przejściowych, regulacja ochrony praw konsumentów;
- z zastrzeżeniem przepisów przejściowych, regulacja ochrony praw pracowników;
- ustanowienie okresów przejściowych w zakresie wykonywania praw piątej wolności, innych niż przyznane wcześniej na mocy bilateralnych umów o komunikacji lotniczej między Republiką Armenii a państwami członkowskimi Unii Europejskiej;
- określenie prawodawstwa Unii Europejskiej w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz wymogów regulacyjnych i norm, które muszą zostać spełnione przy stosowaniu tego prawodawstwa.

Po wejściu w życie Umowy jej postanowienia będą miały charakter nadrzędny w stosunku do odpowiednich postanowień obowiązujących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi UE a Republiką Armenii. Istniejące prawa przewozowe, które wynikają z tych umów dwustronnych i które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy, będą mogły być w dalszym ciągu realizowane, pod warunkiem, że nie wiążą się z dyskryminacją innych państw członkowskich UE i ich obywateli.

III. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne związane z wejściem w życie Umowy

Wejście w życie Umowy będzie miało następujące skutki społeczne, gospodarcze i polityczne:

- utworzenie Wspólnego Obszaru Lotniczego, poprzez otwarcie dostępu do rynków stron

na zasadzie uczciwej konkurencji i niedyskryminacji, z uwzględnieniem tożsamyh zasad w obszarze bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, aspektów społecznych i środowiskowych;

- unifikacja regulacji prawnych przez Republikę Armenii, z uwzględnieniem przepisów przejściowych;
- wzrost liczby przewozów lotniczych, wykonywanych na zasadach uczciwej konkurencji i niedyskryminacji, poprzez stworzenie możliwości wykreowania nowego ruchu lotniczego między obu obszarami lotniczymi, również we współpracy na zasadzie dzielenia oznaczeń linii lotniczych (code-share);
- utworzenie efektywnej sieci połączeń transportu lotniczego, służącej rozwojowi handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;
- rozwój uczciwej i niezakłóconej konkurencji w świadczeniu usług przewozu lotniczego, z wyłączeniem niedozwolonej pomocy publicznej, przy zapewnieniu lepszego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju;
- wejście na rynek nowych podmiotów i stworzenie możliwości obsługi portów lotniczych, które nie są obsługiwane bądź są obsługiwane w niewielkim zakresie;
- wzrost możliwości handlowych i zarobkowych dla przedsiębiorców lotniczych oraz pośrednio dla przedsiębiorców z innych gałęzi gospodarczych (handel, turystyka) oraz wzrost możliwości zarabkowania przez pracowników zatrudnionych przez tych przedsiębiorców, jak również stworzenie lepszych warunków korzystania z usług tych przedsiębiorców przez konsumentów;
- wzrost poziomu bezpieczeństwa i ochrony w transporcie lotniczym związane ze współpracą regulacyjną i harmonizacją przepisów ustawowych i wykonawczyh w tych obszarach;
- podjęcie działań na rzecz ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa, w tym działań na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu oraz kontynuowania współpracy na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa.

Można oczekiwać, że wejście w życie Umowy zachęci różne przedsiębiorstwa lotnicze do uruchomienia bezpośrednich regularnych połączeń lotniczych w ramach wspólnego obszaru lotniczego.

Wejście w życie Umowy nie spowoduje obciążenia Rzeczypospolitej Polskiej pod względem finansowym.

Postanowienia Umowy nie odbiegają od obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

IV. Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową

Związanie Rzeczypospolitej Polskiej Umową nastąpi w drodze ratyfikacji bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie, zgodnie z art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. poz. 483, z późn. zm., dalej zwana „Konstytucją”) oraz zgodnie z art. 12 ust. 2 *ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 127). Wybór trybu tzw. małej ratyfikacji wynika z faktu, że Umowa nie dotyczy żadnej z przesłanek, o których mowa w art. 89 ust. 1 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r.*, w tym w szczególności wolności, praw i obowiązków obywatelskich określonych w Konstytucji czy też spraw uregulowanych w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy. Ponad wybór trybu tzw. małej ratyfikacji wynika z konieczności nadania przedmiotowej Umowie charakteru prawa powszechnie obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ jej postanowienia będą miały zastosowanie do szerokiego kręgu podmiotów (organy administracji państwowej, przedsiębiorcy).

Ponadto zwolnienia z opłat, o których mowa w art. 10 Umowy, nie wykraczają poza zakres zwolnień tego rodzaju stosowanych obecnie przez Rzeczpospolitą Polską w oparciu o obowiązujące normy prawa podatkowego (w tym również wiążącego Rzeczpospolitą Polską prawa międzynarodowego).

W szczególności zwolnienia z opłat celnych dotyczą zwolnień wynikających ze zobowiązań międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską w związku z ratyfikacją *Konwencji chicagowskiej*.

Zwolnienia z podatku od towarów i usług wynikają z przepisów znajdujących swoje odzwierciedlenie w rozwiązaniach ustawowych, które zostały zharmonizowane na poziomie unijnym poprzez *dyrektywę 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej* (Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.). Art. 148 dyrektywy 2006/112/WE stanowi, że państwa członkowskie zwalniają od podatku VAT dostawy towarów związane z zaopatrzeniem statków powietrznych, dostawę, przebudowę, naprawę, konserwację, czarterowanie oraz wynajem statków powietrznych oraz

sprzętu, a także innych usług na potrzeby statków powietrznych oraz ich ładunków.

Regulacja ta została zaimplementowana w przepisach art. 83 ust. 1 pkt 5, 6, 13, 16 i 18 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2024 r. poz. 361), które umożliwiają zastosowanie stawki 0% w odniesieniu do:

- importu środków transportu lotniczego oraz części zamiennych do nich i wyposażenia pokładowego przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- dostaw środków transportu lotniczego oraz części zamiennych do nich i wyposażenia pokładowego dla przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- usług najmu, dzierżawy, leasingu lub czarteru środków transportu lotniczego oraz najmu, dzierżawy, leasingu lub czarteru wyposażenia tych środków wykorzystywanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji środków transportu lotniczego oraz ich wyposażenia i sprzętu zainstalowanego na nich, używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- dostaw towarów służących zaopatrzeniu środków transportu lotniczego używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym.

Podobnie zharmonizowane są rozwiązania prawne w zakresie podatku akcyzowego przez *dyrektywę Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiającą ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (przekształcenie)* (Dz. Urz. UE L 58 z 27.02.2020, str. 4, z późn. zm.). Art. 13 ust. 2 w związku z ust. 1 dyrektywy stanowią, że państwa członkowskie mogą zwalniać z podatku akcyzowego wyroby akcyzowe dostarczane na pokładach samolotów w czasie lotu do państwa trzeciego. Z kolei z art. 34 ust. 3 dyrektywy Rady (UE) 2022/262 wynika, że nie podlegają podatkowi akcyzowemu wyroby akcyzowe przechowywane na pokładzie samolotu wykonującego przelot między dwoma państwami członkowskimi, ale niedostępne w sprzedaży w czasie, gdy samolot znajduje się na terytorium jednego z państw członkowskich. Natomiast art. 49 dyrektywy Rady (UE) 2022/262 pozwala, do czasu przyjęcia

przez Radę przepisów wspólnotowych dotyczących wyrobów dla samolotów, na zachowanie swoich przepisów krajowych dotyczących zwolnień z podatku akcyzowego dla takich wyrobów.

Przedmiotowa dyrektywa jest wdrożona przez *ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, z późn. zm.), która zwalnia od podatku akcyzowego następujące wyroby:

- używane do statków powietrznych: benzyny lotnicze, paliwo typu benzyny do silników odrzutowych oraz paliwo do silników odrzutowych, oleje smarowe do silników lotniczych oraz preparaty smarowe do silników lotniczych (art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym);
- paliwa silnikowe przewożone w standardowych zbiornikach statków powietrznych oraz smary znajdujące się w środkach transportu, niezbędne do ich eksploatacji (art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. c oraz pkt 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym);
- napoje alkoholowe, wyroby tytoniowe i inne wyroby w ograniczonych ilościach dostarczane na pokłady samolotów, pod warunkiem, że są rozdawane lub sprzedawane do bezpośredniej konsumpcji przez podróżnych lub załogę podczas trwania podróży w rejsach międzynarodowych (art. 39 ustawy o podatku akcyzowym oraz § 16 *rozporządzenia Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1891)).

Analogiczny tryb został zastosowany do związania się innymi umowami regulującymi kompleksowo całokształt zagadnień związanych z transportem lotniczym, których Unia Europejska i jej państwa członkowskie są stroną (Umowa w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego¹⁾, a także umowy zawarte z Gruzją, Izraelem, Jordanią, Kanadą, Marokiem, Mołdawią, Stanami Zjednoczonymi oraz Ukrainą).

Przedmiotowa umowa ma charakter mieszany i obok kwestii należących do kompetencji państw członkowskich UE reguluje również zagadnienia należące do wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej. Postanowienia przedmiotowej Umowy nie naruszają obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

¹⁾ Wielostronna Umowa między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego.

a) podmioty prawa krajowego, których dotyczy Umowa

Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za wykonanie Umowy.

Wykonanie Umowy dotyczy działalności Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Postanowienia Umowy będą miały wpływ na działalność przedsiębiorców prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w Rzeczypospolitej Polskiej

b) sposób, w jaki Umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Następujące akty prawne są związane z Umową:

- *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.);
- *Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. z 2024 r. 236);
- *Ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. – Prawo dewizowe* (Dz. U. z 2022 r. poz. 309).
- *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Armenii o cywilnej komunikacji lotniczej sporządzona w Warszawie w dniu 27 stycznia 1998 r.* (M.P. z 2021 r. poz. 608);
- *Umowa między Wspólnotą Europejską a Republiką Armenii dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych podpisana w Brukseli 9 grudnia 2008 r.* (Dz. Urz. UE L 50 z 21.02.2009, str. 21).

c) środki prawne jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania Umowy

Wejście w życie Umowy nie spowoduje konieczności dokonania zmian w ustawodawstwie wewnętrznym.

Postanowienia Umowy nie odbiegają od obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM

**między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii,
z drugiej strony**

SPIS TREŚCI

Artykuł 1: Cel

Artykuł 2: Definicje

TYTUŁ I: POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 3: Przyznanie praw

Artykuł 4: Zezwolenie eksploatacyjne i zezwolenie techniczne

Artykuł 5: Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego i zezwolenia technicznego

Artykuł 6: Inwestowanie w przewoźników lotniczych

Artykuł 7: Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

Artykuł 8: Uczciwa konkurencja

Artykuł 9: Możliwości handlowe

Artykuł 10: Opłaty celne i opodatkowanie

Artykuł 11: Opłaty od użytkownika

Artykuł 12: Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

Artykuł 13: Dane statystyczne

TYTUŁ II: WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

Artykuł 14: Bezpieczeństwo lotnictwa

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 I KOŃCOWE

Artykuł 22: Interpretacja 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

Artykuł 30: Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

Artykuł 30: Teksty autentyczne

ZAŁĄCZNIK I: Postanowienia przejściowe

ZAŁĄCZNIK II: Przepisy mające zastosowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego

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,
REPUBLIKA MALTY,
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 „Traktatami UE”, oraz
będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej, zwanymi dalej łącznie „państwami członkowskimi UE” lub indywidualnie – „pań-
stwem członkowskim UE”,

i UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony,

oraz REPUBLIKA ARMENII, zwana dalej „Armenią”,

z drugiej strony;

zwane dalej łącznie „Stronami”,

Państwa członkowskie UE i Armenia będące stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chi-
cago 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.;

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

DAŻĄC do wzrostu 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 zakresie transportu lotniczego;

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

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

UZNAJĄC, że pełna zgodność z zasadami funkcjonowania WOL umożliwia Stronom pełne wykorzystanie oferowanych przez WOL możliwości, w tym otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, podmiotom branży lotniczej i pracownikom obu Stron;

UZNAJĄC, że stworzenie WOL oraz wdrożenie zasad jego funkcjonowania nie będą możliwe do osiągnięcia bez wprowadzenia – tam, gdzie to niezbędne – postanowień przejściowych, a także uznając znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym zakresie;

PRAGNĄC zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie w związku z aktami lub zagrożeniami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, 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 mających zastosowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC znaczące potencjalne korzyści, które mogą wynikać z konkurencyjnych przewozów lotniczych i dobrze prosperujących podmiotów branży transportu lotniczego;

PRAGNĄC wspierać wolną, uczciwą i niezakłóconą konkurencję, uznając, że subwencje mogą wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencję i zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy, oraz uznając, że w przypadku niezapewnienia przewoźnikom lotniczym równych warunków działania na zasadach wolnej, uczciwej i niezakłóconej konkurencji potencjalne korzyści mogą okazać się niemożliwe do uzyskania;

ZAMIERZAJĄC wykorzystać ramy ustanowione istniejącymi umowami i porozumieniami między Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, nadawcom ładunków, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom, społecznościom oraz innym podmiotom odnoszącym 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 redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, w sposób zgodny z umowami wielostronnymi w tej kwestii, a w szczególności zgodnie z odpowiednimi 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 zapewnionej 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 ich standardów pracy lub standardów związanych z pracą, a także potwierdzając znaczenie wymiaru społecznego lotnictwa międzynarodowego oraz znaczenie uwzględniania skutków otwarcia dostępu do rynków dla pracowników, zatrudnienia i warunków pracy;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie zapewnienia podmiotom działającym w branży transportu lotniczego lepszego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju transportu lotniczego;

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

PRAGNĄC zawrzeć umowę o transporcie lotniczym uzupełniającą 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, liberalizację w kwestiach własności i kontroli przewoźników lotniczych, sprawiedliwe i równe warunki konkurencji, niedyskryminację oraz wspólne zasady, w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, kwestii społecznych i środowiska. W tym celu niniejsza Umowa określa zasady mające zastosowanie między Stronami. Zasady te obejmują przepisy zawarte w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

Artykuł 2

Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej Umowy stosuje się następujące definicje:

- 1) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, wszelkie załączniki i dodatki do niej oraz wszelkie zmiany do nich;
- 2) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków 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 planuje wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 4 dotyczące jego struktury własności, skutecznej kontroli i głównego miejsca prowadzenia działalności;
- 4) „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który planuje 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 wymogów regulujących wykonywanie tego rodzaju przewozów;
- 5) „właściwa władza” oznacza agencję rządową lub organ państwowy 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 danej kwestii; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do załącznika, przyjęte zgodnie z 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 danej kwestii;
- 7) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;
- 8) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;

- 9) „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 przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 10) „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w jakimkolwiek celu innym niż załadunek na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu, załadunek lub wyładunek bagażu, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego;
- 11) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz wszelkie warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 12) „stawki lotnicze” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunków w ramach przewozów lotniczych (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 13) „terytorium” oznacza, w przypadku Armenii, terytorium Republiki Armenii, oraz, w przypadku Unii Europejskiej i państw członkowskich UE, terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich UE, do których mają zastosowanie Traktaty UE, na warunkach określonych w tych Traktatach UE, a także przestrzeń powietrzną nad nimi;
- 14) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia infrastruktury portu lotniczego lub świadczenia usług związanych z otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych usług i urządzeń;
- 15) „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 umowy dotyczącej 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;
- 16) „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;
- 17) „państwo trzecie” oznacza państwo niebędące państwem członkowskim UE ani Armenią.

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 wykaz 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 lądowania 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 punktami ⁽¹⁾ na następujących trasach:

(i) w przypadku 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 przypadku 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

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

- a) wykonywać loty w jednym kierunku lub w obu kierunkach;
- b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
- c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty położone dalej oraz punkty na terytoriach Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z postanowieniami ust. 2;
- d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;
- e) przekazywać ruch z któregośkolwiek 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. „koterminalizacja”).

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

- a) przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Armenii obsługują punkt w Armenii;
- b) przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej obsługują punkt w Unii Europejskiej.

4. Każda Strona umożliwia przewoźnikom lotniczym określenie częstotliwości i zdolności przewozowej, które oferują w międzynarodowym transporcie lotniczym czynników ekonomicznych i zapotrzebowania rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozów, planów podróży, punktów początkowych lub docelowych ruchu ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których jest to wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względu na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, ochronę środowiska lub ochronę zdrowia, chyba że w niniejszej Umowie postanowiono inaczej.

⁽¹⁾ Odniesienie do punktów w niniejszym artykule należy rozumieć jako odniesienie do międzynarodowych portów lotniczych.

⁽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⁾ Wielostronna umowa między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie⁽¹⁾ w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (Dz.U. UE L 285 z 16.10.2006, s. 3). ⁽¹⁾ Zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.).

⁽⁴⁾ Islandia, Księstwo Liechtensteinu, Królestwo Norwegii i Konfederacja Szwajcarska.

5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą obsługiwać, w tym także w ramach umów o dzieleniu 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:
- a) przyznania przewoźnikom lotniczym z Armenii prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim UE, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem, do innego punktu w tym samym państwie członkowskim UE;
 - b) przyznania przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej prawa do przyjmowania na pokład, w Armenii, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem, przeznaczonych do innego punktu w Armenii.
7. Wykonując swoje odpowiednie prawa i obowiązki wynikające z niniejszej Umowy, Strony powstrzymują się od jakiegokolwiek formy dyskryminacji przewoźników lotniczych drugiej Strony, w szczególności ze względu na przynależność państwową.
8. Niezależnie od jakichkolwiek innych postanowień niniejszej Umowy każda Strona ma prawo odmówić wykonania międzynarodowego transportu lotniczego do, z lub przez terytorium państwa trzeciego, z którym ta Strona nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych.

Artykuł 4

Zezwolenie eksploatacyjne i zezwolenie techniczne

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron druga Strona udziela odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:
- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Armenii:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Armenii, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Armenii;
 - (ii) Armenia, po wydaniu przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego, sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem lotniczym, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6, 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 przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium Unii Europejskiej, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
 - (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem lotniczym, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub ich obywateli, albo zarówno tego państwa lub państw, jak i jego lub ich obywateli;
 - c) przestrzega się art. 14 i 15; oraz
 - d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.
2. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne, każda Strona traktuje wszystkich przewoźników 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 określenia 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 kwestii, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w akapicie drugim i trzecim.

Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze Strony otrzymującej mają określoną wątpliwość, że pomimo ustaleń dokonanych przez drugą Stronę jakiegokolwiek warunek udzielenia odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych lub technicznych przewidziany w ust. 1 nie został spełniony, Strona otrzymująca niezwłocznie informuje o tym drugą Stronę, podając należyte uzasadnienie swojej wątpliwości. W takim wypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele właściwych władz Stron, lub zwrócić się o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej wątpliwości, przy czym wniosek o konsultacje rozpatruje się w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu o którym mowa w art. 23 (zwanego dalej „Wspólnym Komitetem”).

Niniejszy ustęp nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa lub licencji, uzgodnień w dziedzinie ochrony ani ochrony ubezpieczeniowej.

Artykuł 5

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego i zezwolenia technicznego

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

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Armenii:

- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Armenii lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Armenii;
- (ii) w przypadku gdy Armenia odpowiada za wydanie przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego, nie sprawuje ona lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lotniczym lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
- (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Armenii, lub jej obywateli, albo zarówno Armenii, jak i jej obywateli;

b) w przypadku 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 przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lotniczym lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
- (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub ich obywateli, albo zarówno tego państwa lub państw, jak i jego lub ich obywateli;

c) nie przestrzega się art. 8, 14 i 15; lub

d) przewoźnik lotniczy nie przestrzegał przepisów ustawowych i wykonawczych, o których mowa w art. 7, lub przepisów ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.

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

3. Niniejszy artykuł nie ogranicza praw którejkolwiek ze Stron do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego lub nałożenia na nie warunków zgodnie z art. 14 lub 15.

Artykuł 6

Inwestowanie w przewoźników lotniczych

1. Niezależnie od art. 4 i 5 oraz 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 inwestycje w przewoźników lotniczych przez Strony lub ich obywateli będą dopuszczone w poszczególnych przypadkach na mocy wcześniejszej decyzji Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 ust. 2.

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

Artykuł 7

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice 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 zakresie dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy lub opuszczania przez nie tego terytorium lub wykonywania przez nie operacji na tym terytorium.

2. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na tym terytorium lub przy jego opuszczaniu przez ten statek powietrzny pasażerowie, załoga, bagaż, ładunki lub poczta przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w zakresie dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi, bagażu, ładunków lub poczty znajdujących się na 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 możliwości dla przedsiębiorstw zaangażowanych w usługi transportu lotniczego obu Stron, aby mogły one konkurować w zakresie eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. W związku z powyższym Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, 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, a także 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, wraz z ich okresowymi zmianami, 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 skuteczne stosowanie. Będą one współpracować w stosownych przypadkach w zakresie skutecznego stosowania prawa konkurencji, w tym poprzez zezwalanie swoim 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 w jakikolwiek sposób wpływać na uprawnienia i kompetencje organów ds. konkurencji i sądów którejkolwiek ze Stron (oraz Komisji Europejskiej), ograniczać ich lub podważać, a wszystkie kwestie związane z egzekwowaniem prawa konkurencji nadal pozostają w wyłącznej kompetencji tych organów i sądów. W związku z tym każde działanie podjęte na mocy niniejszego artykułu przez Stronę pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich ewentualnych działań podjętych przez te organy i sądy.

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

5. Każda Strona eliminuje wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć negatywny wpływ na sprawiedliwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług transportu lotniczego przez przedsiębiorstwa drugiej Strony zaangażowane w ich świadczenie.

6. Żadna ze Stron nie udziela ani nie zezwala na udzielanie subwencji publicznych lub wsparcia jakimkolwiek przedsiębiorstwu, jeżeli takie subwencje lub wsparcie miałyby znaczący i negatywny wpływ na sprawiedliwe i równe możliwości konkurowania przedsiębiorstw drugiej Strony w świadczeniu usług transportu lotniczego. Takie subwencje publiczne lub wsparcie mogą obejmować między innymi subsydiowanie krzyżowe; 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 urządzeń i usług żeglugi powietrznej lub portów lotniczych, paliwa, obsługi naziemnej, ochrony, komputerowych systemów rezerwacji, przydziału czasu na start lub lądowanie lub do innych powiązanych urządzeń i usług niezbędnych do wykonywania przewozów lotniczych.

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

8. Każda Strona, 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. Takie informacje mogą zostać objęte warunkiem ich poufnego traktowania przez Stronę występującą o dostęp do tych informacji.

9. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek działania podjętego przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie zasad, 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 lub 6 i że można to poprzeć dowodami, może ona przedstawić uwagi na piśmie drugiej Stronie. Po poinformowaniu drugiej Strony, 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 przedyskutowania kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto Strona może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej kwestii z drugą Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie 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 30 dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia ust. 5 lub 6, Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy przedsiębiorstwom drugiej Strony, których to dotyczy, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając, nakładając na korzystanie z tych praw warunki, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub podejmując inne działania. Każde działanie podjęte na mocy niniejszego ustępu musi 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 oraz zabrania przedsiębiorstwom:

- a) działającym wspólnie z jakimkolwiek innym przedsiębiorstwem zawierania porozumień, podejmowania decyzji lub stosowania uzgodnionych praktyk, 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 lub do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego, umożliwiając jednocześnie konsumentom należyty udział w wynikających z tego korzyściach, oraz: (i) nie nakładają na zainteresowane przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów; (ii) 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 w ust. 10, wyłącznie swojemu odpowiedniemu i niezależnemu organowi ds. konkurencji lub sądowi.

12. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek działania podjętego przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialne za egzekwowanie zasad, o których mowa w ust. 10, jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że przedsiębiorstwo doświadczyło domniemanego naruszenia ust. 10 i że można to poprzeć dowodami, Strona ta może przedstawić drugiej Stronie swoje uwagi na piśmie. Po poinformowaniu drugiej Strony, 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 przedyskutowania kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto Strona może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej kwestii z drugą Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie 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 30 dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia 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 przedsiębiorstwom drugiej Strony, których to dotyczy, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając, obwarowując korzystanie z tych praw warunkami, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub podejmując inne działania. Każde działanie podjęte na mocy niniejszego ustępu musi 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, 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.
2. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotymane przez podmioty prowadzące działalność zarobkową utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony angażują się zatem w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty prowadzące działalność zarobkową obu Stron, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudniać działalność zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub negatywnie wpływać na równe możliwości konkurowania.
3. Przewoźnicy lotniczy obu Stron nie są zobowiązani do posiadania sponsora lokalnego.
4. Wspólny Komitet określa zasady współpracy dotyczącej prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych, monitoruje postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód, jakie w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykają podmioty prowadzące działalność zarobkową, oraz regularnie dokonuje przeglądu rozwoju sytuacji, w tym zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych. Zgodnie z art. 23 Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przedyskutowania wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.
5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do swobodnego zakładania biur i placówek na terytorium drugiej Strony, w przypadku gdy takie biura i placówki są wymagane 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, własnych lub jakiegokolwiek innego przewoźnika lotniczego.

6. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni, 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, personelu operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do wspierania świadczenia usług transportu lotniczego. Obie Strony ułatwiają i przyspieszają wydawanie zezwoleń na pracę – o ile takie są wymagane – pracownikom zatrudnionym w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym pracownikom wykonującym określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający 90 dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

7. Bez uszczerbku dla akapitu drugiego, każdy przewoźnik lotniczy ma następujące prawa w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony:

- a) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (własna obsługa naziemna); lub
- b) 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.

Prawa określone w akapicie pierwszym lit. a) i b) podlegają jedynie szczególnym ograniczeniom dotyczącym dostępnej powierzchni lub zdolności przewozowej, które wynikają z potrzeby utrzymania bezpiecznego funkcjonowania portu lotniczego. W przypadku gdy prowadzą one do ograniczenia własnej obsługi naziemnej, uniemożliwiają ją lub wykluczają oraz w przypadku gdy 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; ceny za takie usługi ustala się zgodnie z odpowiednimi, obiektywnymi, przejrzystymi i niedyskryminacyjnymi kryteriami.

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, aby 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 lub 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 między innymi 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 uzyskanych na miejscu dochodów na swobodnie wymienialne waluty oraz przelewu takich dochodów, w dowolnej chwili i w dowolny sposób, 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 o dzieleniu 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 naziemnego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

pod warunkiem że: (i) przewoźnik faktyczny posiada odpowiednie prawa przewozowe; (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie podstawowe prawa trasowe; oraz (iii) porozumienia te spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zwykle do takich porozumień.

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

16. W odniesieniu do transportu pasażerów dostawcy usług transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie z tego względu, że takie usługi transportu naziemnego 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 naziemnego w celu przewozu ładunków do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich międzynarodowych portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odprawy celnej, włącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunków pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są drogą naziemną czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i urządzenia do odprawy celnej w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawieranie porozumień z innymi dostawcami usług transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego wykonywanego 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 naziemny, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzani w błąd co do okoliczności 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 lotniczy posiadają odpowiednie upoważnienie i spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych zwykle stosowanych przez Strony do takich porozumień, a w szczególności w przepisach zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

19. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą zawierać porozumienia w sprawie 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 podmioty uczestniczące w takich porozumieniach posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane w odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych przez Strony do takich porozumień. 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 porozumienia te zostały zatwierdzone przez ich właściwe władze. W przypadku gdy Strona wymaga takiego zatwierdzenia, ogranicza do minimum obciążenia administracyjne dla przewoźników lotniczych wynikające z procedur zatwierdzenia.

Artykuł 10

Opłaty celne i opodatkowanie

1. Po przybyciu na terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, ich normalne wyposażenie pokładowe, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny, części zapasowe (w tym silniki), zapasy pokładowe (w tym między innymi żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu), oraz 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 od majątku i od kapitału, opłat celnych i podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są:

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

b) nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

2. Z podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń, o których mowa w ust. 1, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonej usługi, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zapasowe (w tym silniki), wwieszone 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, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;
- d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym także do przypadków, w których takie produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Stronie 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 zapasowe, o których mowa w ust. 1 i 2, przechowywane zwykle 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 tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub uzyskania innego przeznaczenia 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.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Stronie nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane w innych celach niż do zużycia przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego na odcinku przewozu lotniczego między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

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

8. Wyposażenie i zapasy, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą wymagać umieszczenia pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych władz.

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

10. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla postanowień odpowiednich konwencji między państwami członkowskimi UE a Armenią o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

Artykuł 11

Opłaty od użytkownika

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, 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.
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 jakimukolwiek 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, infrastruktury i usług w zakresie ochrony lotnictwa oraz związanej z nimi infrastruktury i usług, z wyjątkiem opłat nakładanych za świadczenie usług opisanych w art. 9 ust. 7, były wolne od nieuzasadnionej dyskryminacji, nie wprowadzały dyskryminacji ze względu na przynależność państwową i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1, takie opłaty od użytkownika odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portów lotniczych oraz w zakresie 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. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób wydajny 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 jakimukolwiek 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. 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. Każda Strona zezwala przewoźnikom lotniczym Stron na swobodne ustalanie taryf lotniczych i stawek lotniczych 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 dyskusje dotyczące kwestii takich jak, między innymi, wymogi i procedury dotyczące powiadamiania o stawkach lotniczych i taryfach lotniczych, oraz 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, w sposób niedyskryminacyjny i zgodnie z uzasadnionymi potrzebami.
2. Strony współpracują ze sobą, w tym w ramach Wspólnego Komitetu, w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju transportu lotniczego objętego niniejszą Umową.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

Artykuł 14

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, 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.

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

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

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

Po osiągnięciu przez Armenię pełnej zgodności z wymogami regulacyjnymi i normami dotyczącymi transportu lotniczego, wskazanymi w części B załącznika II, Wspólny Komitet określa dokładny status i warunki uczestnictwa Armenii w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz jej statusu obserwatora.

3. Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych zgodnie z Konwencją, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony, na pokładzie i w otoczeniu 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 dotyczących norm bezpieczeństwa utrzymywanych 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, 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, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie; lub
- c) istnieją poważne obawy dotyczące braku skutecznego utrzymywania i stosowania minimalnych norm ustanowionych zgodnie z Konwencją lub wymogów regulacyjnych i norm dotyczących transportu lotniczego, wskazanych w części B załącznika II, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie.

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

7. Jakiegokolwiek działanie podjęte przez Stronę zgodnie z ust. 5 zostaje przerwane z chwilą ustania okoliczności stanowiących podstawę do jego podjęcia.

Artykuł 15

Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, 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.
2. Armenia może być poddana inspekcji Komisji Europejskiej zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa wskazanymi w części C załącznika II. 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, których Strony są stronami.
4. Na żądanie 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 urządzeń nawigacji lotniczej, a także jakimkolwiek innemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego.
5. W przypadkach, których nie przewidziano w wymogach regulacyjnych i normach dotyczących ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II, Strony we wzajemnych stosunkach postępują zgodnie z międzynarodowymi normami ochrony lotnictwa i odpowiednimi zalecanymi praktykami 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 między innymi 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 ładunków, 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, 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, a także środki nadzwyczajne w celu sprostania konkretnemu zagrożeniu bezpieczeństwa, o których należy niezwłocznie powiadomić drugą Stronę. Każda Strona pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych szczególnych środków ochrony oraz 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 swojego bezpieczeństwa. 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 znaczący wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przedyskutowania takich środków ochrony, zgodnie z art. 23.
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 urządzeń nawigacji lotniczej, 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, środki takie 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 występuje z wnioskiem o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z drugą Stroną. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku.

11. Bez uszczerbku dla art. 5, nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia takich konsultacji 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, takiego zezwolenia lub nałożenia na nie warunków.

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

13. Jakikolwiek działanie podjęte na podstawie ust. 11 zostaje zakończone z chwilą spełnienia przez drugą Stronę postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 16

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, 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, a w przypadku gdy nie zostało to przewidziane w ramach regulacyjnych UE, przynajmniej z odpowiednimi normami ICAO i zalecanymi praktykami, na warunkach określonych w niniejszym artykule.

2. Strony współpracują w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Armenię, w celu poprawy obecnych norm bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, optymalizacji zdolności kontroli ruchu lotniczego, minimalizacji opóźnień i zwiększenia skuteczności w zakresie ochrony środowiska. W tym celu, od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, Armenia będzie zaangażowana 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 wprowadza niezbędne środki 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 odpowiednich 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 lub 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) zwiększenie interoperacyjności; oraz
- d) Armenia wprowadza niezbędne środki, aby wdrożyć system skuteczności działania Unii Europejskiej 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, 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.
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 w sposób zgodny 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, w tym w ramach odpowiednich porozumień wielostronnych, a w szczególności poprzez 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 globalnych środków rynkowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa oraz rozpatrzenia wszelkich innych kwestii, o których mowa w 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 w obszarze:
 - a) badań i rozwoju w odniesieniu do 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) kwestii dotyczących wpływu lotnictwa na środowisko oraz ograniczenia emisji lotniczych mających wpływ na klimat; oraz
 - e) zmniejszenia i monitorowania hałasu w celu ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko.
6. Strony również, zgodnie ze swoimi wielostronnymi prawami i obowiązkami dotyczącymi środowiska, skutecznie zacieśniają 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 ograniczania takiego wpływu, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

Artykuł 18

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

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

Artykuł 19

Ochrona konsumentów

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, 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.

Artykuł 20

Komputerowe systemy rezerwacji

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, 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.
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 każdy KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi drugiej Strony.
3. Każda Strona znosi 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 jakichkolwiek takich wymogów.
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 które dotyczą spełniania wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.
5. Strony zapewniają, aby właścicielom i operatorom KSR jednej Strony, którzy spełniają odpowiednie wymogi regulacyjne drugiej Strony, przysługiwała taka sama możliwość posiadania KSR na 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, 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.
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 stosowania niniejszej Umowy, między innymi w odniesieniu do wpływu na zatrudnienie, prawa podstawowe w pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.
3. Strony, poprzez swoje przepisy ustawodawcze, wykonawcze oraz praktyki, 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 standardami pracy dla pracowników. Strony wykonują niniejszą Umowę w sposób, który przyczynia się do przestrzegania wysokich standardów 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 ustawowych i praktykach podstawowych standardów pracy uznanych na poziomie 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 poziomie międzynarodowym standardów i umów w dziedzinie pracy i spraw społecznych, mających znaczenie dla sektora lotnictwa cywilnego, oraz do ich skutecznego wdrażania i egzekwowania w swoim prawie krajowym.
7. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu podjęcia kwestii związanych z pracą, które określi ona jako znaczące.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE

Artykuł 22

Interpretacja i wykonanie

1. Strony wprowadzają wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, aby zapewnić wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, oraz powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za prawidłowe 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 odniesieniu do dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień zgodnie z niniejszą Umową.
4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w kwestiach, 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 są co do istoty tożsame z odpowiednimi zasadami Traktatów UE, a także z aktami przyjętymi na mocy Traktatów UE, te postanowienia i przepisy interpretuje się, w zakresie ich wykonania i stosowania, zgodnie 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. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową oraz 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 interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa 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 Wspólny Komitet zatwierdza w drodze decyzji przeprowadzoną przez Unię Europejską ocenę wdrożenia i stosowania przez Armenię przepisów UE, o których mowa w pkt 1 załącznika I.
8. Zgodnie z art. 6 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, Wspólny Komitet monitoruje proces stopniowego wycofywania – podczas okresu przejściowego opisanego w załączniku I – statków powietrznych zarejestrowanych w Armenii i użytkowanych przez operatorów znajdujących się pod kontrolą regulacyjną Armenii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie z odpowiednimi przepisami UE wskazanymi w części B załącznika II, w celu zapewnienia stopniowego wycofania takich statków powietrznych zgodnie z pkt 7 załącznika I.

10. Wspólny Komitet rozwija również współpracę, w szczególności 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 możliwościami handlowymi, o których mowa w art. 9, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku oraz sprawne wykonywanie przewozów lotniczych w ramach niniejszej Umowy, jako środki mające na celu zapewnienie 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 politykach Stron, które mogą mieć wpływ na przewozy lotnicze;
- d) rozważanie 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) poddawanie pod dyskusję 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 porozumień wielostronnych, w tym w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;
- h) ułatwianie wymiany informacji statystycznych między Stronami do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy; oraz
- i) badanie społecznych skutków niniejszej Umowy w miarę jej stosowania oraz przedstawianie odpowiednich odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.

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

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 dyskusji, które mogą mieć wpływ na wykonanie niniejszej Umowy.

Artykuł 24

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Wszelkie spory dotyczące stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, z wyjątkiem kwestii wynikających z art. 8, 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 powody, dla których uważa taki środek za niezgodny z niniejszą Umową.

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

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

- b) jeżeli którakolwiek ze Stron nie mianuje arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony zgodnie z lit. a), każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie 30 dni od daty otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem Armenii lub państwa członkowskiego UE, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą zastępca przewodniczącego Rady ICAO, który nie jest obywatelem Armenii ani państwa członkowskiego UE.
4. Datą powołania trybunału jest dzień, w którym ostatni z trzech arbitrów zaakceptuje wyznaczenie, zgodnie z procedurami, które ustanowi Wspólny Komitet.
5. Na wniosek Strony trybunał, w terminie 10 dni od jego powołania, wydaje wstępną decyzję o uznaniu sprawy za pilną.
6. Na wniosek jednej ze Stron trybunał może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.
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 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 120 dni po dniu powołania trybunału.
8. W terminie 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 45 dni, a w każdym razie nie później niż w terminie 60 dni po dacie jego powołania. W ciągu siedmiu 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 ostatecznym orzeczeniu muszą zawierać wystarczające omówienie argumentów przedstawionych na etapie wstępnego przeglądu oraz jasno odpowiadać na pytania i uwagi Stron.
10. Trybunał przedstawia Stronom swoje ostateczne orzeczenie w terminie 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 doręczenia przez trybunał orzeczenia. W żadnym przypadku orzeczenie nie może zostać doręczone później niż w terminie 150 dni po dniu powołania trybunału.
11. W pilnych przypadkach trybunał dokłada wszelkich starań, aby doręczyć orzeczenie w terminie 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 doręczenia przez trybunał orzeczenia. W żadnym przypadku orzeczenie nie może zostać doręczone później niż w terminie 75 dni po dniu powołania trybunału.
12. Strony mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznego orzeczenia w ciągu 10 dni od jego doręczenia, a każdego takiego wyjaśnienia udziela się w terminie 15 dni od daty złożenia takiego wniosku.
13. W przypadku gdy trybunał ustali, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, a Strona odpowiedzialna nie zastosowała się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub nie osiągnęła porozumienia z drugą Stroną w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony w terminie 40 dni od doręczenia przez trybunał ostatecznego orzeczenia, 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 ostatecznego orzeczenia 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 oraz przekazuje wszelkie stosowne informacje.
3. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.
4. Bez uszczerbku dla art. 4 ust. 1 lit. c) i art. 5 ust. 1 lit. c), Strona, której to dotyczy, nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem jednego 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 tego terminu.
5. Strona, której to dotyczy, niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach oraz przekazuje wszystkie stosowne informacje.
6. Jakiegokolwiek działanie podjęte na podstawie niniejszego artykułu zostaje zakończone z chwilą, gdy Strona niewypelniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 26

Związek z innymi umowami

1. W okresie tymczasowego stosowania na podstawie art. 30 istniejące umowy dwustronne oraz porozumienia między Armenią a państwami członkowskimi, które obowiązują w momencie podpisywania niniejszej Umowy, zostają zawieszone, z wyjątkiem zakresu określonego w ust. 2 niniejszego artykułu.
2. Bez uszczerbku dla 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, typu lub zmiany statków powietrznych, dzielenia oznaczeń linii oraz ustalania cen wynikające z umów dwustronnych lub porozumień między Armenią a państwami członkowskimi UE, obowiązujących w chwili podpisania niniejszej Umowy, nieobjęte niniejszą Umową lub korzystniejsze lub 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 Armenią 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 oraz z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, niniejsza Umowa staje się nadrzędna wobec odpowiednich postanowień istniejących dwustronnych umów i porozumień między Armenią a państwami członkowskimi UE, które obowiązują w momencie podpisywania niniejszej Umowy.
4. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, a ta umowa lub decyzja dotyczy kwestii objętych zakresem stosowania niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju sytuacji.

*Artykuł 27***Zmiany**

1. Jakakolwiek zmiana niniejszej Umowy może być uzgadniana przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 23. Zmiany wchodzi w życie zgodnie z warunkami określonymi w art. 30.
2. Jeżeli jedna ze Stron chce zmienić postanowienia niniejszej Umowy, powiadamia o swojej decyzji Wspólny Komitet.
3. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron oraz zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować na zasadzie konsensusu decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.
4. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowych przepisów lub wprowadzania zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II.
5. Gdy jedna ze Stron rozważa przyjęcie nowych przepisów lub wprowadzenie zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II, 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 w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II. Na wniosek którejkolwiek ze Stron Wspólny Komitet w terminie 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, Wspólny Komitet:
 - a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik II, tak aby wprowadzić do niego, w stosownych przypadkach na zasadzie wzajemności, dane nowe przepisy lub zmiany;
 - b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że dane nowe przepisy lub 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 dowolnym czasie powiadomić na piśmie drogą dyplomatyczną drugą Stronę o swojej decyzji w sprawie wypowiedzenia 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 jednego roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu Umowy, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Stron.

*Artykuł 29***Rejestracja**

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej – po ich wejściu w życie – rejestruje się w Radzie ICAO, zgodnie z art. 83 Konwencji, oraz 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.
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. Bez uszczerbku dla ust. 3, Strony zgadzają się tymczasowo stosować niniejszą Umowę, jak określono w ust. 5, 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 Europejskiej i jej państw członkowskich oraz niezbędnych w tym celu; oraz
 - b) instrumentu ratyfikacji lub zatwierdzenia złożonego przez Armenię, o którym mowa w ust. 1.

*Artykuł 31***Teksty autentyczne**

Niniejszą Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w językach: 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 wszystkie teksty są jednakowo autentyczne.

W przypadku jakiegokolwiek rozbieżności między wersjami językowymi Wspólny Komitet zadecyduje, którą wersję językową należy zastosować.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Съставено в Брюксел на петнадесети ноември две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Bruselas, el quince de noviembre de dos mil veintiuno.

V Bruselu dne patnáctého listopadu dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende november to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten November zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne esimese aasta novembrikuu viieteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Νοεμβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Brussels on the fifteenth day of November in the year two thousand and twenty one.

Fait à Bruxelles, le quinze novembre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an cúigiú lá déag de mhí na Samhna sa bhliain dhá mhíle fiche agus a haon.

Sastavljeno u Bruxellesu petnaestog studenoga godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Bruxelles, addì quindici novembre duemilaventuno.

Briselē, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada piecpadsmitajā novembrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų lapkričio penkioliką dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-huszonegyedik év november havának tizenötödik napján.

Magħmul fi Brussell, fil-ħmistax-il jum ta' Novembru fis-sena elfejn u wiehed u ghoxrin.

Gedaan te Brussel, vijftien november tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego listopada roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Bruxelas, em quinze de novembro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Bruxelles la cincisprezece noiembrie două mii douăzeci și unu.

V Bruseli pätnásteho novembra dvetisícdvadsaťjeden.

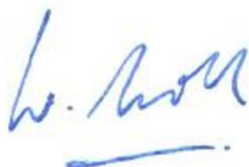
V Bruslju, dne petnajstega novembra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Brysselissä viidentenätoista päivänä marraskuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Bryssel den femtonde november år tjugohundratjugoett.

Կատարված՝ Բրյուսելում երկու հազար քսանմեկ թվականի նոյեմբերի տասնհինգին:

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar ceann na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

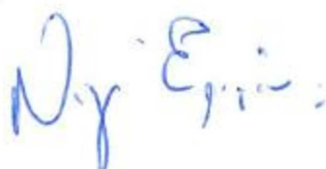
Pour la République française

Za Republiku Hrvatsku

Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Jeneš

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sado

Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Octavian

Za Republiko Slovenijo



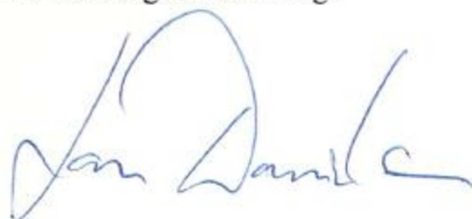
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

Հայաստանի Հանրապետության կողմից՝

ZAŁĄCZNIK I

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Przestrzeganie przez Armenię wszystkich wymogów regulacyjnych i norm dotyczących transportu lotniczego wskazanych w załączniku II, z wyjątkiem przepisów w zakresie ochrony lotnictwa określonych w części C załącznika II, podlega ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej Umowy.
2. Niezależnie od art. 3, uzgodnione prawa i określone trasy niniejszej Umowy nie obejmują – do momentu przyjęcia decyzji, o której mowa w pkt 1 – prawa przewoźników lotniczych obu Stron do wykonywania praw piątej wolności innych niż te przyznane wcześniej na mocy umów dwustronnych między Armenią a państwami członkowskimi UE, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Armenii między punktami na terytorium Unii Europejskiej.

Po przyjęciu decyzji, o której mowa w pkt 1, przewoźnicy lotniczy obu Stron są uprawnieni do wykonywania praw piątej wolności, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Armenii między punktami na terytorium Unii Europejskiej zgodnie z art. 3.
3. Przestrzeganie przez Armenię wymogów regulacyjnych i norm dotyczących przepisów w zakresie ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II podlega ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszej Umowy. Do tego czasu Armenia wdraża Dokument 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego.
4. Po przyjęciu decyzji, o której mowa w pkt 3, poufną część przepisów w zakresie ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II udostępnia się właściwemu organowi Armenii, z zastrzeżeniem umowy o wymianie szczególnie wrażliwych informacji z zakresu ochrony, w tym informacji niejawnych UE.
5. Stopniowe przechodzenie Armenii do pełnego stosowania przepisów Unii Europejskiej dotyczących transportu lotniczego wskazanych w załączniku II, może podlegać regularnym ocenom. Oceny te przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Armenią.
6. Od dnia wydania decyzji, o której mowa w pkt 1, Armenia będzie stosować 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 w odniesieniu do wzajemnego uznawania ustaleń dotyczących zdolności lub przynależności państwowej dokonanych przez właściwe władze Armenii po potwierdzeniu przez Wspólny Komitet pełnego stosowania przez Armenię tych przepisów dotyczących przyznawania koncesji.
7. Bez uszczerbku dla decyzji przyjętej w ramach Wspólnego Komitetu lub zgodnie z art. 25, zdolnością 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 Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z odpowiednimi przepisami UE wskazanymi w części B załącznika II, można zarządzać w ramach odpowiedzialności właściwych władz armeńskich zgodnie z mającymi zastosowanie 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 jakichkolwiek praw przyznawanych na mocy niniejszej Umowy i nie mogą być eksploatowane na trasach lotniczych do, z lub w Unii Europejskiej.

ZAŁĄCZNIK II

(poddawany regularnej aktualizacji)

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO

Wymogi regulacyjne i normy określone w mających zastosowanie przepisach wymienionych poniżej aktów muszą być spełniane zgodnie z niniejszą Umową, o ile w niniejszym załączniku lub w załączniku I nie określono inaczej. W stosownych przypadkach w niniejszym załączniku określono 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 oraz 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 oraz 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 oraz załączniki.

B. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Bezpieczeństwo lotnictwa 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) oraz 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 oraz 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.

Badanie wypadków

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.

Początkowa zdatność do lotu

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 oraz 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 oraz 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 oraz 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 uchylecia 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 art. 13 ust. 9; art. 14–16; art. 21 oraz 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 oraz 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 Unii Europejskiej

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 oraz 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 określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–6 oraz 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 określonego 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 oraz załączniki I i II.

Wymogi 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 oraz 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 oraz 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 oraz 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, art. 6 oraz 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 oraz 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 oraz załączniki I–V.

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 oraz 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.,

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

- 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 interogatorów 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 dozoru 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 dozoru 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 oraz 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 oraz 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 oraz załącznik wraz z dodatkami do niego.

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 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) oraz 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 oraz 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 oraz 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 oraz 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 i 3 oraz 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 oraz art. 22 i 23.

COMMON AVIATION AREA AGREEMENT

between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part

TABLE OF CONTENTS

Article 1: Objective

Article 2: Definitions

TITLE I: ECONOMIC PROVISIONS

Article 3: Grant of rights

Article 4: Operating authorisation and technical permission

Article 5: Refusal, revocation, suspension or limitation of operating authorisation and technical permission

Article 6: Investment in air carriers

Article 7: Compliance with laws and regulations

Article 8: Fair competition

Article 9: Commercial opportunities

Article 10: Customs duties and taxation

Article 11: User charges

Article 12: Air fares and air rates

Article 13: Statistics

TITLE II: REGULATORY COOPERATION

Article 14: Aviation safety

Article 15: Aviation security

Article 16: Air traffic management

Article 17: Environment

Article 18: Air carrier liability

Article 19: Consumer protection

Article 20: Computerised reservation systems

Article 21: Social aspects

TITLE III: INSTITUTIONAL AND FINAL PROVISIONS

Article 22: Interpretation and enforcement

Article 23: Joint Committee

Article 24: Dispute resolution and arbitration

Article 25: Safeguard measures

Article 26: Relationship to other agreements

Article 27: Amendments

Article 28: Termination

Article 29: Registration

Article 30: Entry into force and provisional application

Article 31: Authentic texts

ANNEX I: Transitional provisions

ANNEX II: Rules applicable to civil aviation

THE KINGDOM OF BELGIUM,
THE REPUBLIC OF BULGARIA,
THE CZECH REPUBLIC,
THE KINGDOM OF DENMARK,
THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
THE REPUBLIC OF ESTONIA,
IRELAND,
THE HELLENIC REPUBLIC,
THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF CROATIA,
THE ITALIAN REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF LATVIA,
THE REPUBLIC OF LITHUANIA,
THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
HUNGARY,
THE REPUBLIC OF MALTA,
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE REPUBLIC OF POLAND,
THE PORTUGUESE REPUBLIC,
ROMANIA,
THE REPUBLIC OF SLOVENIA,
THE SLOVAK REPUBLIC,
THE REPUBLIC OF FINLAND,
THE KINGDOM OF SWEDEN,

being parties to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, hereinafter referred to as "the EU Treaties", and being Member States of the European Union, hereinafter collectively referred to as "EU Member States" or individually as "EU Member State",

and the EUROPEAN UNION,

of the one part,

and the REPUBLIC OF ARMENIA, hereinafter referred to as "Armenia",

of the other part,

hereinafter jointly referred to as the "Parties",

the EU Member States and Armenia being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, together with the European Union;

NOTING the Partnership and Cooperation Agreement between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part, done at Luxembourg on 22 April 1996;

DESIRING to create a common aviation area (hereinafter referred to as "CAA") based on the goal of opening access to markets of the Parties, with equal conditions of competition, non-discrimination and respect for the same rules – including in the areas of safety, security, air traffic management, competition, social aspects and the environment;

DESIRING to enhance air services and to promote an international aviation system based on non-discrimination and open and fair competition among air carriers in the marketplace;

DESIRING to promote their interests in respect of air transport;

RECOGNISING the importance of efficient air transport connectivity in promoting trade, tourism, investment, and economic and social development;

AGREEING that it is appropriate to base the CAA rules on the relevant legislation in force within the European Union, as laid down in Annex II to this Agreement;

RECOGNISING that full compliance with the CAA rules enables the Parties to reap the full advantages of the CAA, including the opening of access to markets and the maximisation of benefits for the consumers and the industries and workers of both Parties;

RECOGNISING that the creation of the CAA and implementation of its rules cannot be achieved without transitional arrangements, where necessary, and that adequate assistance is important in this regard;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transport and affirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation;

DETERMINED to maximise the potential benefits of regulatory cooperation and harmonisation of their respective laws and regulations applicable to civil aviation;

ACKNOWLEDGING the significant potential benefits that may arise from competitive air services and viable air transport industries;

DESIRING to foster free, fair and undistorted competition, recognising that subsidies may adversely affect competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement and recognising that, where there is not a competitive level playing field for air carriers with free, fair and undistorted competition, potential benefits may not be realised;

INTENDING to build upon the framework of existing agreements and arrangements between the Parties with the aim of opening access to markets and maximising benefits to consumers, shippers, air carriers and airports and their employees, communities and others benefiting indirectly;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

AFFIRMING the need for urgent actions to address climate change and for continued cooperation to reduce greenhouse gas emissions in the aviation sector, in a manner consistent with multilateral arrangements on this matter and in particular relevant International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "ICAO") instruments and the Paris Agreement of 12 December 2015 under the United Nations Framework Convention on Climate Change;

AFFIRMING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999, and of achieving an appropriate level of consumer protection associated with air services; and recognising the need for mutual cooperation in this area;

RECOGNISING that increased commercial opportunities are not intended to undermine their labour or labour-related standards and affirming the importance of the social dimension of international aviation and of considering the effects of opening access to markets on labour, employment and working conditions;

NOTING the importance of better access to capital for the air transport industry in order to further develop air transport;

RECOGNISING the potential benefits of providing for the accession of third countries to this Agreement;

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary to the Convention on International Civil Aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Objective

The objective of this Agreement is the creation of a common aviation area between the Parties based on progressive market opening, liberalisation of air carrier ownership and control, fair and equal conditions of competition, non-discrimination and common rules, including in the areas of safety, security, air traffic management, social aspects and the environment. To this end, this Agreement sets out the rules applicable between the Parties. These rules include the provisions laid down by the legislation specified in Annex II.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the following definitions apply:

- (1) "Agreement" means this Agreement, any Annexes and Appendices to it, and any amendments thereto;
- (2) "air transport" means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, including scheduled and non-scheduled air services;
- (3) "citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement satisfies the requirements set out in Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;
- (4) "fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;
- (5) "competent authority" means the government agency or State entity responsible for the administrative functions under this Agreement;
- (6) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (a) any amendment that has come into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Armenia and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question; and
 - (b) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Armenia and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question;
- (7) "full cost" means the cost of service provided plus a reasonable charge for administrative overhead;
- (8) "international air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

- (9) "principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the territory of the Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;
- (10) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on board or discharging passengers, baggage, cargo or mail in air transport;
- (11) "air fares" means the prices to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;
- (12) "air rates" means the prices to be paid for the carriage of cargo on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;
- (13) "territory" means, for Armenia, the territory of the Republic of Armenia and, for the European Union and the EU Member States, the land territory, internal waters and territorial sea of the EU Member States to which the EU Treaties apply and under the conditions laid down in the EU Treaties, as well as the air space above them;
- (14) "user charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities;
- (15) "self-handling" means a situation in which an airport user directly provides for himself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services; for the purpose of this definition, among themselves airport users shall not be deemed to be third parties where:
- (a) one holds the majority in the other; or
 - (b) a single body has a majority holding in each;
- (16) "fifth freedom right" means the right or privilege granted by one State ("the Granting State") to the air carriers of another State ("the Recipient State") to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third State, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;
- (17) "third country" means a country which is not an EU Member State or Armenia.

TITLE I

ECONOMIC PROVISIONS

Article 3

Grant of rights

1. The rights set out in this Article are subject to the transitional provisions contained in Annex I to this Agreement.

Traffic rights and route schedule

2. Each Party shall grant to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Party on a non-discriminatory basis:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the right to perform scheduled and non-scheduled passenger, combination and all-cargo international air transport between points ⁽¹⁾ on the following routes:

(i) for air carriers of the European Union:

points in the European Union – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners ⁽²⁾, parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area ⁽³⁾, or Member States of the European Free Trade Association ⁽⁴⁾ – points in Armenia – points beyond;

(ii) for air carriers of Armenia:

points in Armenia – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners, parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area or Member States of the European Free Trade Association – points in the European Union;

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

Operational flexibility

3. Air carriers of each Party may on any or all flights and at their option on the routes specified in paragraph 2:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate and beyond points, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order according to the provisions of paragraph 2;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of their aircraft to any of their other aircraft at any point (change of gauge);

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

(g) carry transit traffic through the territory of the other Party;

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and

(i) serve more than one point on the same service (co-terminalisation).

The operational flexibility provided for in this paragraph may be exercised without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that:

(a) the services of air carriers of Armenia serve a point in Armenia;

(b) the services of air carriers of the European Union serve a point in the European Union.

4. Each Party shall allow air carriers to determine the frequency and capacity of the international air transport that they offer based on commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, routing, origin or destination of traffic, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection reasons or unless otherwise provided for in this Agreement.

⁽¹⁾ The reference to points in this Article shall be understood as internationally recognised airports.

⁽²⁾ See: Council Conclusions of 16 June 2003 taken together with the Communication from the Commission on the European Neighbourhood Policy of 12 May 2004 endorsed by the Council in its Conclusions of 14 June 2004.

⁽³⁾ Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo ⁽¹⁾ on the establishment of a European Common Aviation Area (OJ L 285, 16.10.2006, p. 3) ⁽¹⁾ Pursuant to UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999).

⁽⁴⁾ The Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation.

5. The air carriers of each Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any point located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.
6. Nothing in this Agreement shall be deemed to:
- (a) confer on the air carriers of Armenia the right to take on board in any EU Member State passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in that same EU Member State;
 - (b) confer on the air carriers of the European Union the right to take on board in Armenia passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in Armenia.
7. In exercising their respective rights and obligations under this Agreement, the Parties shall refrain from any form of discrimination between air carriers of the other Party, in particular on the grounds of nationality.
8. Notwithstanding any other provisions of this Agreement, each Party has the right to refuse the operation of international air transport to, from or through the territory of a third country with which this Party does not have diplomatic relations.

Article 4

Operating authorisation and technical permission

1. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the other Party shall grant the appropriate operating authorisations and technical permissions with minimum procedural delay, provided that:
- (a) for an air carrier of Armenia:
 - (i) the air carrier has its principal place of business in Armenia, and holds a valid operating licence in accordance with the law of Armenia;
 - (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Armenia having issued its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and
 - (iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Armenia, or its nationals, or both;
 - (b) for an air carrier of the European Union:
 - (i) the air carrier has its principal place of business in the territory of the European Union and holds a valid operating licence in accordance with European Union law;
 - (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and
 - (iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by one or more EU Member States or Member States of the European Free Trade Association or by their nationals, or both;
 - (c) Articles 14 and 15 are complied with; and
 - (d) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.
2. When granting operating authorisations and technical permissions, each Party shall treat all carriers of the other Party in a non-discriminatory manner.

3. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the other Party shall recognise any fitness determination or citizenship determination made by the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not enquire further into such matters, except as provided in the second and third subparagraphs.

If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Party have a specific concern that, despite the determination made by the other Party, any condition prescribed in paragraph 1 for the grant of appropriate operating authorisations or technical permissions has not been met, the receiving Party shall promptly advise the other Party, giving substantive reasons for its concern. In that event, either Party may request consultations, which may include representatives of the competent authorities of the Parties, or additional information relevant to the concern and the request for consultation shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee referred to in Article 23 ("the Joint Committee").

This paragraph does not cover the recognition of determinations in relation to safety certificates or licences, security arrangements or insurance coverage.

Article 5

Refusal, revocation, suspension or limitation of operating authorisation and technical permission

1. Either Party may refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permissions or otherwise refuse, suspend, impose conditions on or limit the operations of an air carrier of the other Party where:

(a) for an air carrier of Armenia:

- (i) the air carrier does not have its principal place of business in Armenia or does not hold a valid operating licence in accordance with the law of Armenia;
- (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by Armenia, where Armenia is responsible for issuing its air operator certificate, or the competent authority is not clearly identified; or
- (iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership or is not effectively controlled by Armenia, or its nationals, or both;

(b) for an air carrier of the European Union:

- (i) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the European Union or does not hold a valid operating licence in accordance with European Union law;
- (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate or the competent authority is not clearly identified; or
- (iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by a Member State or Member States of the European Union or the European Free Trade Association or by nationals of such States, or both;

(c) Articles 8, 14 and 15 are not complied with; or

(d) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 or with the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with point (c) or (d) of paragraph 1, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an air carrier or air carriers of the other Party in accordance with Articles 14 or 15.

Article 6

Investment in air carriers

1. Notwithstanding Articles 4 and 5, and upon verification by the Joint Committee in accordance with Article 23(8) that, under their respective laws, each of the Parties or their nationals may acquire majority ownership or the effective control of an air carrier of the other Party, the Parties may allow majority ownership or the effective control of an air carrier of Armenia by EU Member States or their nationals, or of an air carrier of the European Union by Armenia or its nationals, in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. In relation to paragraph 1 of this Article, investments in air carriers by the Parties or their nationals shall be individually permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee in accordance with Article 23(2).

That decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Parties. Article 23(11) shall not apply to that decision.

Article 7

Compliance with laws and regulations

1. While entering, within or leaving, the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport shall be complied with by the air carriers of the other Party.

2. While entering, within or leaving, the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo and mail of the air carriers of the other Party.

3. The Parties shall permit, in their respective territory, the air carriers of the other Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Party are carried.

Article 8

Fair competition

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the companies involved in air transport services of both Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Party. The Parties share the objectives of compatibility and convergence of competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective companies or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of the other Party.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Parties and shall be exclusively directed towards the other Party or to companies providing air transport services to/from the Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 24.

5. Each Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the companies involved in air transport services of the other Party to compete in providing air transport services.

6. Neither Party shall provide or permit public subsidies or support to any company if these subsidies or support would significantly and adversely affect the fair and equal opportunity of the companies of the other Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computerised reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. If a Party provides public subsidies or support to a company, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the company identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Party shall, at the request of the other Party, provide to the other Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support. Such information may be subject to its confidential treatment by the Party requesting access to the information.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6:

- (a) if one Party finds that a company is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraph 5 or 6 and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Party. After informing the other Party, a Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Party may request consultations on this matter with the other Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within 30 days of the receipt of the request. In the meantime, the Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Parties;
- (b) if the Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within 30 days of the start of consultations or consultations do not start within 30 days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 5 or 6, the Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the concerned companies of the other Party by refusing, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

10. Each Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph 2, and shall prohibit companies:

- (a) in conjunction with any other company to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (i) impose on the companies concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (ii) afford such companies the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question; and
- (b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Party.

11. Each Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 exclusively to its relevant and independent competition authority or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10, if one Party finds that a company suffers from an alleged violation of paragraph 10 and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Party. After informing the other Party, a Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Party may request consultations on this matter with the other Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within 30 days of the receipt of the request. In the meantime, the Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Parties.

13. If the Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within 30 days of the start of consultations or consultations do not start within 30 days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10, and provided that the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the concerned companies of the other Party by refusing, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Article 9

Commercial opportunities

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part A.

2. The Parties agree that obstacles to doing business encountered by commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties shall therefore engage in an effective and reciprocal process to remove obstacles to doing business encountered by commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations or create distortions to competition or affect equal opportunities to compete.

3. Air carriers of the two Parties shall not be required to retain a local sponsor.

4. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities, shall monitor progress in effectively addressing obstacles to doing business encountered by commercial operators and shall regularly review developments, including towards legislative and regulatory changes. In accordance with Article 23, a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this Article.

5. The air carriers of each Party shall have the right to freely establish offices and facilities in the territory of the other Party where such offices and facilities are required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport and related activities, including the right to sell and to issue any ticket or airway bill of its own or of any other air carrier.

6. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding 90 days, subject to the relevant laws and regulations in force.

7. Without prejudice to the second subparagraph, each air carrier shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:

- (a) the right to perform its own ground handling (self-handling); or
- (b) the right to select among competing suppliers, including other air carriers, that provide ground handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

The rights under points (a) and (b) of the first subparagraph shall be subject only to specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain the safe operation of the airport. Where such constraints limit, prevent or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, the relevant Party shall ensure that all such services are available on both an equal and an adequate basis to all air carriers; prices of such services shall be determined according to relevant, objective, transparent and non-discriminatory criteria.

8. Each supplier of ground handling services, whether an air carrier or not, shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party the right to provide ground handling services for air carriers operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

9. Each Party shall ensure that its regulations, guidelines and procedures for allocation of slots at the airports in its territory are applied in an independent, transparent, effective, non-discriminatory and timely manner.

10. Notification of operational plans, programmes or schedules for air services operated under this Agreement may be required by a Party for information purposes only in order to being able to verify that the rights granted under this Agreement are respected. If a Party requires such notification, it shall minimise the administrative burdens of notification requirements and procedures on air transport intermediaries and on air carriers of the other Party.

11. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transport and related services in the territory of the other Party directly or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. Each air carrier shall have the right to sell such transport and related services, and any person shall be free to purchase such transport and related services, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

12. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel and payment of airport charges in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

13. Each air carrier shall have the right on demand to convert into freely convertible currencies and remit at any time, in any way, from the territory of the other Party to the country of its choice, local revenues. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the market rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the air carrier makes the initial application for remittance and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

14. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

- (a) any air carrier or carriers of the Parties;

- (b) any air carrier or carriers of a third country; and
- (c) any surface (land or maritime) transport provider of any country;

provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights; (ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route rights; and (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements.

15. In respect to the transport of passengers sold involving cooperative marketing arrangements, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for a connecting flight, which transport providers will operate each sector of the service.

16. In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name.

17. Notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports internationally recognised with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface transport providers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

18. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

19. The air carriers of each Party may enter into arrangements for the provision of aircraft with or without crew for the operation of international air transport with:

- (a) any air carrier or carriers of the Parties; and
- (b) any air carrier or carriers of a third country,

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the respective laws and regulations applied by the Parties to such arrangements. Neither Party shall require the air carrier providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated. The Parties may require these arrangements to be approved by their competent authorities. Where a Party requires such approval, it shall minimise the administrative burdens for air carriers of the approval procedures.

Article 10

Customs duties and taxation

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt on the basis of reciprocity and provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise duties, and similar fees and charges that are:

- (a) imposed by the national or local authorities or the European Union; and

(b) not based on the cost of service provided.

2. The following shall also be exempted, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1, with the exception of charges based on the cost of service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such stores are to be used on a part of the journey performed over that territory;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such supplies are to be used on a part of the journey performed over that territory; and
- (d) printed material, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such stores are to be used on a part of the journey performed over that territory.

3. Nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. The regular airborne equipment, as well as the material, supplies and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 normally retained on board aircraft operated by an air carrier of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the prior approval of the customs authorities of that Party and may be required to be kept under the supervision or control of those authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulation.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the air carriers of a Party have contracted with another air carrier which similarly enjoys such exemptions from the other Party for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of service provided.

8. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 may be required to be kept under the supervision or control of the competent authorities.

9. The provisions of this Agreement shall not affect the field of Value Added Tax (VAT).

10. This Agreement is without prejudice to the provisions of the respective conventions between EU Member States and Armenia for the avoidance of double taxation on income and on capital.

Article 11

User charges

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part A.
2. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control are cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be imposed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.
3. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services, with the exception of charges levied with respect to the services described in Article 9(7), are not unjustly discriminatory, do not discriminate on grounds of nationality and are equitably apportioned among categories of users. Without prejudice to Article 16(1), such user charges shall reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or those airports at which a common charging system applies. Such user charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are imposed shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, such user charges shall apply to the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are applied.
4. Each Party shall require the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers using the services and facilities to undertake consultations and to exchange such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the user charges in accordance with the principles set out in paragraphs 2 and 3. Each Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges in order to enable users to express their views and provide comments before any changes are made.

Article 12

Air fares and air rates

1. Each Party shall permit the air carriers of the Parties to freely establish air fares and air rates on the basis of free and fair competition.
2. Each Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to its competent authorities of air fares and air rates offered for services originating from its territory by air carriers of both Parties on a simplified basis and for information purposes only. Such notification by the air carriers may be required to be made no earlier than the initial offering of an air fare or an air rate.
3. Discussions between the competent authorities may be held on matters such as the requirements and procedures for notification of air rates and air fares, and air fares and air rates which may be unjust, unreasonable, discriminatory or subsidised.

Article 13

Statistics

1. Each Party shall provide the other Party with available statistics related to air transport under this Agreement, as required by its laws and regulations, on a non-discriminatory basis, and as may reasonably be required.
2. The Parties shall cooperate, including within the Joint Committee, to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air transport under this Agreement.

TITLE II

REGULATORY COOPERATION

Article 14

Aviation safety

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B.

2. For the purposes of ensuring the Parties' implementation of the provisions of this Article and the regulatory requirements and standards referred to in paragraph 1, Armenia shall be involved in the work of the European Aviation Safety Agency as an observer from the date of entry into force of this Agreement.

The transition of Armenia to compliance with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, shall be subject to continued monitoring and periodic assessments, to be carried out by the European Union in cooperation with Armenia.

When Armenia is satisfied that it complies with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, it shall inform the European Union that an evaluation should be carried out.

When Armenia has fully complied with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, the Joint Committee shall determine the precise status and conditions for the participation of Armenia in the European Aviation Safety Agency and for its observer status.

3. The Parties shall ensure that aircraft registered in one Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Party are subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. The competent authorities of a Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party.

5. The competent authorities of a Party shall take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that:

- (a) an aircraft, a product or an operation may fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention or the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, whichever is applicable,
- (b) there are serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention or the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, whichever is applicable, or
- (c) there are serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention or the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, whichever is applicable.

6. Where one Party takes action under paragraph 5, it shall promptly inform the other Party, providing reasons for its action.

7. Any action by a Party in accordance with paragraph 5 shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

*Article 15***Aviation security**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to aviation security specified in Annex II, Part C.
2. Armenia may be subjected to a European Commission inspection in accordance with the relevant European Union aviation security legislation specified in Annex II, Part C. The Parties shall establish the necessary mechanism for the exchange of information on the results of such security inspections.
3. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as both Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which the Parties are parties.
4. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
5. Where not provided for in the regulatory requirements and standards relating to aviation security specified in Annex II, Part C, the Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the international aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO. Both Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.
6. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage, screening and security controls for persons other than passengers, including crew, and their items carried, screening and security controls for cargo, mail, in-flight and airport supplies, and access control to airside and security restricted areas. Those measures shall be adjusted to meet increases in the threat to the security of civil aviation. Each Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraphs 1 and 5 and other security provisions required by the other Party, for entrance into, departure from or while within the territory of that other Party.
7. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory, as well as emergency measures, in order to meet a specific security threat, which should be communicated to the other Party without delay. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures, and the first Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 23.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party shall request immediate consultations with the other Party. Such consultations shall start within 30 days of receipt of such request.

11. Without prejudice to Article 5, failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the starting date of such consultations or such longer period as may be agreed shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Party.

12. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take immediate interim action.

13. Any action taken in accordance with paragraph 11 shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

Article 16

Air traffic management

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part D, and where not provided for in the EU regulatory framework at least the relevant ICAO standards and recommended practices under the conditions set out in this Article.

2. The Parties shall cooperate in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to Armenia in order to enhance current safety standards and overall efficiency of general air traffic operations in Europe, to optimise air traffic control capacities, to minimise delays and to increase environmental efficiency. To this purpose, Armenia shall be involved as observer in the Single Sky Committee and other Single European Sky related bodies from the date of entry into force of this Agreement. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.

3. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

- (a) Armenia shall take the necessary measures to adjust its air navigation services and air traffic management institutional and oversight structures so as to comply with the Single European Sky requirements;
- (b) Armenia shall in particular establish a pertinent national supervisory body at least functionally independent of the air navigation service provider(s);
- (c) the European Union shall associate Armenia with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, including through:
 - (i) the examination of the possibility to cooperate with or associate with an existing functional airspace block or to create a new one;
 - (ii) the participation in the network functions of the Single European Sky;
 - (iii) the alignment to the SESAR deployment plans;
 - (iv) the enhancement of interoperability; and
- (d) Armenia shall take the necessary measures to implement the European Union performance scheme with the objective of optimising overall flight efficiency, reducing costs, and enhancing the safety and capacity of the existing systems.

*Article 17***Environment**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part E.
2. The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties intend to work together to identify issues related to the impacts of aviation on the environment.
3. The Parties recognise the importance of working together in order to consider and minimise the effects of aviation on the environment in a manner consistent with the objectives of this Agreement.
4. The Parties recognise the importance of tackling climate change and therefore of addressing greenhouse gas emissions associated with aviation, both at domestic and international levels. They agree to step up cooperation on these matters, including through relevant multilateral arrangements, particularly the implementation of the global market-based measure that was agreed at the 39th ICAO Assembly and the use of the mechanism established by Article 6(4) of the Paris Agreement under the United Nations Framework Convention on Climate Change in the development of global market-based measures to address greenhouse gas emissions in the aviation sector and any other aspect under that Article of particular relevance for international aviation emissions.
5. The Parties undertake to exchange information and have regular direct communication and dialogue among experts to enhance cooperation on addressing aviation environmental impacts, including:
 - (a) on research and development with regard to environmentally friendly aviation technology;
 - (b) in air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
 - (c) on research and development of sustainable alternative fuels for aviation;
 - (d) on issues dealing with the environmental effects of aviation and mitigation of climate-related emissions of aviation; and
 - (e) in noise mitigation and monitoring, with a view to reducing the environmental impacts of aviation.
6. The Parties shall also, in compliance with their multilateral environmental rights and obligations, effectively enhance cooperation, including financial and technological, in relation to measures aimed at addressing greenhouse gas emissions from international aviation.
7. The Parties recognise the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

*Article 18***Air carrier liability**

The Parties reaffirm their obligations under the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (the Montreal Convention).

*Article 19***Consumer protection**

Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part F.

*Article 20***Computerised reservation systems**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part A.
2. Computerised reservation systems (hereinafter referred to as "CRS") vendors operating in the territory of a Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, provided that each CRS complies with the relevant regulatory requirements of the other Party.
3. Each Party shall annul any existing requirement which could restrict free access by one Party's CRSs to the other Party's market or otherwise limit competition. The Parties shall refrain from adopting any such requirements.
4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers which are related to the exchange of travel services information and which facilitate the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or which are related to the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.
5. The Parties shall ensure that owners and operators of CRSs of a Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Party.

*Article 21***Social aspects**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part G.
2. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions. The Parties undertake to cooperate on labour matters within the scope of this Agreement, inter alia in relation to impacts on employment, fundamental rights at work, working conditions, social protection and social dialogue.
3. The Parties shall through their laws, regulations and practices promote high levels of protection in the labour and social domain of the civil aviation sector.
4. The Parties recognise the importance of the benefits that arise when the significant economic gains from open and competitive markets are combined with high labour standards for workers. The Parties shall implement this Agreement in a manner that contributes to high labour standards, irrespective of the ownership or nature of the air carriers concerned, and to ensure that the rights and principles contained in their respective laws and regulations are not undermined but effectively enforced.
5. The Parties commit to the promotion and effective implementation in their laws and practices of internationally recognised core labour standards as contained in the fundamental Conventions of the International Labour Organization as ratified by Armenia and EU Members States.
6. The Parties commit to promoting also other internationally agreed standards and agreements in the labour and social domain of relevance for the civil aviation sector and their effective implementation and enforcement in their domestic legislation.
7. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to address labour issues that it identifies as significant.

TITLE III

INSTITUTIONAL AND FINAL PROVISIONS

Article 22

Interpretation and enforcement

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.
2. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement.
3. Each Party shall give the other Party all necessary information and assistance subject to the applicable laws and regulations of the respective Party, in relation to investigations on possible infringements which that other Party carries out under its respective competences in accordance with this Agreement.
4. Whenever the Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of interest to the other Party and which concern the competent authorities or undertakings of the other Party, the competent authorities of the other Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.
5. Insofar as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex II are identical in substance to corresponding rules of the EU Treaties and to acts adopted pursuant to the EU Treaties, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice and the European Commission.

Article 23

Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties is hereby established. It shall be responsible for overseeing the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. It shall make recommendations and take decisions where expressly provided in this Agreement.
2. The Joint Committee shall operate, and take decisions, on the basis of consensus. Decisions taken by the Joint Committee shall be binding on the Parties.
3. The Joint Committee shall adopt its rules of procedure.
4. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Either Party may request the convening of a meeting of the Joint Committee.
5. A Party may request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, and not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.
6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Parties shall exchange information and, at the request of either Party, shall hold consultations within the Joint Committee.
7. Pursuant to the grant of rights set out in Article 3, the Joint Committee shall validate by a decision the evaluation carried out by the European Union of the implementation and application by Armenia of the provisions of EU legislation as set out in paragraph 1 of Annex I.
8. In accordance with Article 6, the Joint Committee shall examine questions relating to investments in air carriers of the Parties and to changes in the effective control of air carriers of the Parties.

9. In accordance with Article 14, the Joint Committee shall monitor the process of phasing-out during the transition phase described in Annex I of aircraft registered in Armenia and used by operators under the regulatory control of Armenia which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation specified in Annex II, Part B, with a view to ensuring the phasing-out of such aircraft in accordance with paragraph 7 of Annex I.

10. The Joint Committee shall also develop cooperation, in particular by:

- (a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;
- (b) addressing, with the aim of effectively resolving, issues related to doing business and commercial opportunities, as referred to in Article 9, that may, inter alia, hamper market access and the smooth operation of air services under this Agreement, as a means of ensuring fair competition, regulatory convergence and the minimisation of the regulatory burden as regards the operation of air services;
- (c) exchanging information, including advising as to changes to laws, regulations and policies of the Parties which may affect air services;
- (d) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement or of conditions and procedures for accession of third countries to this Agreement;
- (e) discussing general issues related to investment, ownership and control;
- (f) developing regulatory cooperation and mutual commitment to achieve reciprocal recognition and convergence of rules and measures;
- (g) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations, in relations with third countries and in multilateral arrangements, including consideration of whether to adopt a joint approach;
- (h) facilitating the exchange of statistical information between the Parties for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement; and
- (i) considering the social effects of this Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate.

11. If the Joint Committee does not consider an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Parties may take appropriate safeguard measures under Article 25.

12. This Agreement shall not preclude cooperation and discussions between competent authorities of the Parties outside the Joint Committee, including in the fields of security, safety, environment, air traffic management, aviation infrastructure, competition and consumer protection. The Parties shall inform the Joint Committee of the outcome of such cooperation and discussions which may have an impact on the implementation of this Agreement.

Article 24

Dispute resolution and arbitration

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, other than issues arising under Article 8, that is not resolved by a meeting of the Joint Committee may, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set out in this Article.

2. The request for arbitration shall be made in writing to the other Party. The complaining Party shall identify in its request the measure at issue, and it shall clearly explain the reasons why it considers such measure to be inconsistent with this Agreement.

3. Unless the Parties otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- (a) within 20 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall appoint one arbitrator. Within 30 days after these two arbitrators have been appointed, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal;

- (b) if either Party fails to appoint an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with point (a), either Party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the ICAO Council is a national of either Armenia or an EU Member State, the most senior Vice President of the ICAO Council who is not a national of neither Armenia nor an EU Member State shall make the appointment.
4. The date of establishment of the tribunal shall be the date on which the last of the three arbitrators accepts the appointment according to procedures to be established by the Joint Committee.
5. If a Party so requests, the tribunal shall, within 10 days of its establishment, give a preliminary ruling on whether it deems the case to be urgent.
6. At the request of a Party, the tribunal may order the other Party to implement interim relief measures pending the tribunal's final ruling.
7. The tribunal shall notify an interim report to the Parties setting out the findings of fact, the applicability of relevant provisions and the basic rationale behind any findings and recommendations that it makes, not later than 90 days after the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the Parties in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its interim report. Under no circumstances shall the interim report be notified later than 120 days after the date of establishment of the tribunal.
8. A Party may submit a written request to the tribunal to review specific aspects of the interim report within 14 days of its notification.
9. In cases of urgency, the tribunal shall make every effort to notify its interim report within 45 days and, in any case, no later than 60 days after the date of its establishment. A Party may submit a written request to the tribunal to review precise aspects of the interim report, within seven days of the notification of the interim report. After considering any written comments by the Parties on the interim report, the tribunal may modify its report and make any further examination it considers appropriate. The findings of the final ruling shall include a sufficient discussion of the arguments made at the interim review stage, and shall answer clearly to the questions and observations of the Parties.
10. The tribunal shall notify its final ruling to the Parties within 120 days of the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the Parties in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its ruling. Under no circumstances shall the ruling be notified later than 150 days after the date of establishment of the tribunal.
11. In cases of urgency, the tribunal shall make every effort to notify its ruling within 60 days of the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the Parties in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its ruling. Under no circumstances shall the ruling be notified later than 75 days after the date of establishment of the tribunal.
12. The Parties may submit requests for clarification of the final ruling within 10 days after it is notified and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
13. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not comply with the tribunal's final ruling, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 40 days of notification of the tribunal's final ruling, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement or may partially or, if necessary, fully suspend the implementation of this Agreement until such time as the responsible Party complies with the tribunal's final ruling or the Parties have reached agreement on a mutually satisfactory resolution.

*Article 25***Safeguard measures**

1. If either Party considers that the other Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate safeguard measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures which will least disturb the functioning of this Agreement.
2. A Party which is considering taking safeguard measures shall notify the other Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.
3. The Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.
4. Without prejudice to Article 4(1)(c) and Article 5(1)(c), the Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 2 of this Article, unless the consultation procedure under paragraph 3 of this Article has been concluded before the expiration of the said time limit.
5. The Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.
6. Any action taken under the terms of this Article shall be terminated as soon as the Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

*Article 26***Relationship to other agreements**

1. During the period of provisional application pursuant to Article 30, the existing bilateral agreements and arrangements between Armenia and EU Member States which are in place at the time of signature of this Agreement shall be suspended, except to the extent provided in paragraph 2 of this Article.
2. Notwithstanding paragraphs 1 and 3 and provided that there is no discrimination between air carriers of the European Union on the basis of nationality:
 - (a) existing rights and more favourable provisions or treatments concerning ownership, traffic rights, capacity, frequencies, type or change of aircraft, code-sharing and pricing under the bilateral agreements or arrangements between Armenia and EU Member States which are in place at the time of signature of this Agreement and which are not covered or which are more favourable or flexible in terms of freedom for the air carriers concerned than under this Agreement can continue to be exercised;
 - (b) a dispute between Parties as to whether the provisions or treatments under the bilateral agreements or arrangements between Armenia and EU Member States are more favourable or flexible shall be settled in the framework of the dispute settlement mechanism provided for in Article 24. Disputes on how to determine the relationship between conflicting provisions or treatments shall also be settled in the framework of the dispute settlement mechanism provided for in Article 24.
3. Upon entry into force pursuant to Article 30 and subject to paragraph 2 of this Article, this Agreement shall prevail over the relevant provisions of existing bilateral agreements and arrangements between Armenia and EU Member States which are in place at the time of signature of this Agreement.
4. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee pursuant to Article 23 in a timely manner to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

*Article 27***Amendments**

1. Any amendment to this Agreement may be agreed by the Parties pursuant to consultations held in accordance with Article 23. Amendments shall come into force in accordance with the terms set out in Article 30.
2. If one of the Parties wishes to amend the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly of its decision.
3. The Joint Committee may, upon the proposal of one Party and in accordance with this Article, decide by consensus to modify the Annexes to this Agreement.
4. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex II.
5. When new legislation or an amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex II is being considered by one of the Parties, it shall inform the other Party as appropriate and possible. At the request of either Party, an exchange of views may take place in the Joint Committee.
6. Each Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex II. Upon the request of any Party, the Joint Committee shall within 60 days thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.
7. Following the exchange of views referred to in paragraph 6, the Joint Committee shall:
 - (a) adopt a decision revising Annex II so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;
 - (b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or
 - (c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

*Article 28***Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO and to the United Nations Secretariat.

This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notice of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

*Article 29***Registration**

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO Council, in accordance with Article 83 of the Convention, and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following their entry into force.

*Article 30***Entry into force and provisional application**

1. This Agreement shall be subject to ratification or approval by the Parties in accordance with their own procedures. The instruments of ratification or approval shall be deposited with the Depositary, which shall notify the other Party thereof.
2. The Secretary-General of the Council of the European Union shall be the Depositary of this Agreement.
3. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the notification by the Depositary to the Parties confirming the receipt of the last instrument of ratification or approval.
4. Notwithstanding paragraph 3, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, as set out in paragraph 5, in accordance with their respective internal procedures and domestic legislation as applicable.
5. The provisional application shall be effective from the first day of the second month following the notification by the Depositary to the Parties confirming the receipt of the following:
 - (a) notification from the European Union on the completion of the procedures relevant to the European Union and its Member States and necessary for this purpose; and
 - (b) the instrument of ratification or approval deposited by Armenia as referred to in paragraph 1.

*Article 31***Authentic texts**

This Agreement shall be drawn up in duplicate in the Bulgarian, Croatian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Irish, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Spanish, Swedish and Armenian languages, each text being equally authentic.

In the event of any divergence between language versions, the Joint Committee shall decide on the language of the text to be used.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorised to this effect, have signed this Agreement.

Съставено в Брюксел на петнадесети ноември две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Bruselas, el quince de noviembre de dos mil veintiuno.

V Bruselu dne patnáctého listopadu dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende november to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten November zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne esimese aasta novembrikuu viieteistkümnendal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Νοεμβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Brussels on the fifteenth day of November in the year two thousand and twenty one.

Fait à Bruxelles, le quinze novembre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an cúigiú lá déag de mhí na Samhna sa bhliain dhá mhíle fiche agus a haon.

Sastavljeno u Bruxellesu petnaestog studenoga godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Bruxelles, addì quindici novembre duemilaventuno.

Briselē, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada piecpadsmitajā novembrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų lapkričio penkioliką dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-huszonegyedik év november havának tizenötödik napján.

Magħmul fi Brussell, fil-ħmistax-il jum ta' Novembru fis-sena elfejn u wiehed u ghoxrin.

Gedaan te Brussel, vijftien november tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego listopada roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Bruxelas, em quinze de novembro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Bruxelles la cincisprezece noiembrie două mii douăzeci și unu.

V Bruseli pätnásteho novembra dvetisícdvadsaťjeden.

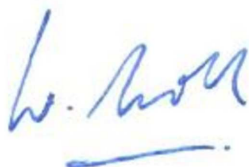
V Bruslju, dne petnajstega novembra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Brysselissä viidentenätoista päivänä marraskuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Bryssel den femtonde november år tjugohundratjugoett.

Կատարված՝ Բրյուսելում երկու հազար քսանմեկ թվականի նոյեմբերի տասնհինգին:

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Thar ceann na hÉireann
For Ireland

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

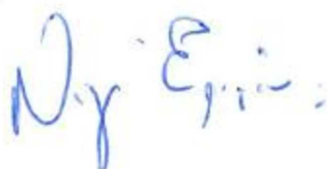
Pour la République française

Za Republiku Hrvatsku

Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Jeneš

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sado

Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Lothar Henrich

Za Republiko Slovenijo



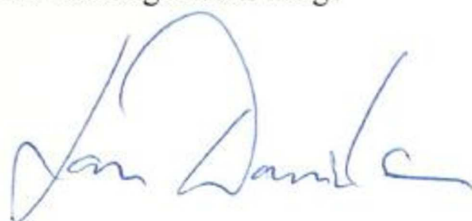
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

Հայաստանի Հանրապետության կողմից՝

ANNEX I

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Compliance by Armenia with all regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, with the exception of the aviation security legislation specified in Annex II, Part C, shall be the subject of an evaluation under the responsibility of the European Union, which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted two years after the entry into force of this Agreement at the latest.
2. Notwithstanding Article 3, the agreed rights and specified routes of this Agreement shall not include, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 1, the right for the air carriers of both Parties to exercise fifth freedom rights other than those already granted in accordance with bilateral agreements between Armenia and EU Member States, including for the air carriers of Armenia between points within the territory of the European Union.

Upon the adoption of the decision referred to in paragraph 1, the air carriers of both Parties shall be entitled to exercise fifth freedom rights, including for the air carriers of Armenia between points within the territory of the European Union in accordance with Article 3.

3. Compliance by Armenia with the regulatory requirements and standards relating to the aviation security legislation specified in Annex II, Part C, shall be subject to an evaluation under the responsibility of the European Union, which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted at the latest three years after the entry into force of this Agreement. In the meantime, Armenia shall implement Document 30 of the European Civil Aviation Conference.
 4. Upon the adoption of the decision referred to in paragraph 3, the confidential part of the aviation security legislation as specified in Annex II, Part C, shall be made available to the appropriate authority of Armenia, subject to an agreement on the exchange of sensitive security information, including EU classified information.
 5. The gradual transition of Armenia to the full application of the legislation of the European Union relating to air transport specified in Annex II may be subject to regular assessments. The assessments shall be carried out by the European Commission in cooperation with Armenia.
 6. As of the date of the decision referred to in paragraph 1, Armenia will apply operating licensing rules substantially equivalent to those contained in Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community. The provisions of Article 4(3) with regard to the reciprocal recognition of fitness determination or citizenship determination made by the competent authorities of Armenia shall be applied by the competent authorities of the European Union upon the confirmation by the Joint Committee of the full application by Armenia of such operating licensing rules.
 7. Without prejudice to a decision within the Joint Committee or in accordance with Article 25, airworthiness of aircraft registered in the Armenian register and used by operators under the regulatory control of Armenia which do not have a type certificate issued by the European Union Aviation Safety Agency (EASA) in accordance with the relevant EU legislation in Annex II, Part B, can be managed under the responsibility of the Armenian competent authorities in accordance with the applicable national requirements of Armenia until no later than 1 January 2023 provided that the aircraft comply with international safety standards established pursuant to the Convention. Such aircraft shall not benefit from any rights granted under this Agreement and shall not operate on air routes to, from or within the European Union.
-

ANNEX II

(Subject to regular update)**RULES APPLICABLE TO CIVIL AVIATION**

The regulatory requirements and standards of the applicable provisions of the following acts shall be complied with in accordance with this Agreement unless otherwise specified in this Annex or in Annex I. Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out in this Annex:

A. MARKET ACCESS AND ANCILLIARY ISSUES**No 1008/2008**

Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community

Applicable provisions: Articles 2, 23(1), 24 and Annex I, as well as Chapter II in accordance with paragraph 6 of Annex I to this Agreement.

No 785/2004

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, as amended by:

— Commission Regulation (EU) No 285/2010 of 6 April 2010

Applicable provisions: Articles 1 to 8.

No 2009/12

Directive 2009/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges

Applicable provisions: Articles 1 to 11.

No 96/67

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 9, 11 to 21 and the Annex; as regards the application of Article 20(2), the term "the Commission" shall read "the Joint Committee".

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89

Applicable provisions: Articles 1 to 11 and the Annexes.

B. AVIATION SAFETY*Civil aviation safety and EASA's Basic Regulation***No 216/2008**

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC, as amended by:

— Commission Regulation (EC) No 690/2009 of 30 July 2009

— Regulation (EC) No 1108/2009

Applicable provisions: Articles 1 to 3 (only first paragraph) and the Annex

— Commission Regulation (EU) No 6/2013 of 8 January 2013

— Commission Regulation (EU) 2016/4 of 5 January 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 68 with the exception of Article 65, the second subparagraph of Article 69(1), 69(4), Annexes I to VI.

No 319/2014

Commission Regulation (EU) No 319/2014 of 27 March 2014 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 593/2007

Applicable provisions: Articles 1 to 17 and the Annex.

No 646/2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 646/2012 of 16 July 2012 laying down detailed rules on fines and periodic penalty payments pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 25.

No 104/2004

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 7 and the Annex.

Air operations

No 965/2012

Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, as amended by:

- Commission Regulation (EU) No 800/2013 of 14 August 2013
- Commission Regulation (EU) No 71/2014 of 27 January 2014
- Commission Regulation (EU) No 83/2014 of 29 January 2014
- Commission Regulation (EU) No 379/2014 of 7 April 2014
- Commission Regulation (EU) 2015/140 of 29 January 2015
- Commission Regulation (EU) 2015/1329 of 31 July 2015
- Commission Regulation (EU) 2015/640 of 23 April 2015
- Commission Regulation (EU) 2015/2338 of 11 December 2015
- Commission Regulation (EU) 2016/1199 of 22 July 2016
- Commission Regulation (EU) 2017/363 of 1 March 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 9a, Annexes I to VIII.

Air crew

No 1178/2011

Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, as amended by:

- Commission Regulation (EU) No 290/2012 of 30 March 2012
- Commission Regulation (EU) No 70/2014 of 27 January 2014
- Commission Regulation (EU) No 245/2014 of 13 March 2014
- Commission Regulation (EU) 2015/445 of 17 March 2015
- Commission Regulation (EU) 2016/539 of 6 April 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I to IV.

Accidents investigation

No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC, as amended by:

— Regulation (EU) No 376/2014 of the European parliament and of the Council of 3 April 2014

Applicable provisions: Articles 1 to 23 with the exception of Articles 7(4) and of Article 19 (repealed by Regulation (EU) No 376/2014).

No 2012/780

Commission Decision 2012/780/EU of 5 December 2012 on access rights to the European Central Repository of Safety Recommendations and their responses established by Article 18(5) of Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 5.

Initial airworthiness

No 748/2012

Commission Regulation (EU) No 748/2012 of 3 August 2012 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations, as amended by:

— Commission Regulation (EU) No 7/2013 of 8 January 2013

— Commission Regulation (EU) No 69/2014 of 27 January 2014

— Commission Regulation (EU) 2015/1039 of 30 June 2015

— Commission Regulation (EU) 2016/5 of 5 January 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annex I.

Continuing airworthiness

No 1321/2014

Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks, as amended by:

— Commission Regulation (EU) 2015/1088 of 3 July 2015

— Commission Regulation (EU) 2015/1536 of 16 September 2015

— Commission Regulation (EU) 2017/334 of 27 February 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV.

Additional airworthiness specifications

No 2015/640

Commission Regulation (EU) 2015/640 of 23 April 2015 on additional airworthiness specification for a given type of operations and amending Regulation (EU) No 965/2012

Applicable provisions: Articles 1 to 5 and the Annexes.

Aerodromes

No 139/2014

Commission Regulation (EU) No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to IV.

Third-country operators

No 452/2014

Commission Regulation (EU) No 452/2014 of 29 April 2014 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations of third country operators pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 4 and Annexes 1 and 2.

Air traffic management and air navigation services

No 2015/340

Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015 laying down technical requirements and administrative procedures relating to air traffic controllers' licences and certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, amending Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 and repealing Commission Regulation (EU) No 805/2011

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to IV.

No 2017/373

Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011

Applicable provisions: Articles 1 to 10 and the Annexes.

Occurrence reporting

No 376/2014

Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation, amending Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 1321/2007 and (EC) No 1330/2007

Applicable provisions: Articles 1 to 7; Articles 9(3); Article 10(2) to (4); Article 11(1) and (7); Article 13 with the exception of Article 13 (9); Articles 14 to 16; Article 21 and Annexes I to III.

No 2015/1018

Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported according to Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Article 1 and Annexes I to V.

Standardisation inspections

No 628/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 628/2013 of 28 June 2013 on working methods of the European Aviation Safety Agency for conducting standardisation inspections and for monitoring the application of the rules of Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EC) No 736/2006

Applicable provisions: Articles 1 to 26.

EU air safety list of air carriers subject to an operating ban within the European Union

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 13, 15 to 16 and the Annex.

No 473/2006

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes A to C.

No 474/2006

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council, as last amended by:

— Commission Implementing Regulation (EU) 2016/963 of 16 June 2016

Applicable provisions: Articles 1 and 2, Annexes I and II.

Technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

No 3922/91

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation, as amended by:

— Regulation (EC) No 1899/2006 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006

— Regulation (EC) No 1900/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006

— Commission Regulation (EC) No 8/2008 of 11 December 2007

— Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008

Applicable provisions: Articles 1 to 10 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Articles 12 to 13, Annexes I to III

C. AVIATION SECURITY

No 300/2008

Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 15, 18, 21 and the Annex.

No 272/2009

Commission Regulation (EC) No 272/2009 of 2 April 2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, as amended by:

— Commission Regulation (EU) No 297/2010 of 9 April 2010

— Commission Regulation (EU) No 720/2011 of 22 July 2011

— Commission Regulation (EU) No 1141/2011 of 10 November 2011

— Commission Regulation (EU) No 245/2013 of 19 March 2013

Applicable provisions: Articles 1 to 2 and the Annex.

No 1254/2009

Commission Regulation (EU) No 1254/2009 of 18 December 2009 setting criteria to allow Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to adopt alternative security measures, as amended by:

— Commission Regulation (EU) 2016/2096 of 30 November 2016

No 18/2010

Commission Regulation (EU) No 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned

No 2015/1998

Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1998 of 5 November 2015 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security, as amended by:

— Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2426 of 18 December 2015

— Commission Implementing Regulation (EU) 2017/815 of 12 May 2017

No 2015/8005

Commission Implementing Decision C (2015) 8005 of 16 November 2015 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information, as referred to in point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008, as amended by:

— Commission Implementing Decision C (2017) 3030 of 15 May 2017

No 72/2010

Commission Regulation (EU) No 72/2010 of 26 January 2010 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of aviation security, as amended by:

— Commission Implementing Regulation (EU) 2016/472 of 31 March 2016

D. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the Single European Sky (the Framework Regulation), as amended by:

— Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009*

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, 9 to 13.

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the Single European Sky (the Service Provision Regulation), as amended by:

— Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009*

Applicable provisions: Articles 1 to 18, Annex I.

No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the Single European Sky (the Airspace Regulation), as amended by:

— Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009*

Applicable provisions: Articles 1 to 9.

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the Interoperability Regulation), as amended by:

— Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 (*)

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to V.

Performance and charging

No 390/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 390/2013 of 3 May 2013 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions

No 391/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 391/2013 of 3 May 2013 laying down a common charging scheme for air navigation services

Network functions

No 677/2011

Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010, as amended by:

— Commission Implementing Regulation (EU) No 970/2014 of 12 September 2014

— Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 25 and the Annexes.

No 255/2010

Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management, as amended by:

— Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012

— Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1006 of 22 June 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 15 and the Annexes.

No 2011/4130

Commission Decision C(2011) 4130 of 7 July 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky

Interoperability

No 1032/2006

Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units, as amended by:

— Commission Regulation (EC) No 30/2009 of 16 January 2009

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to V.

No 1033/2006

Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the Single European Sky, as amended by:

— Commission Regulation (EU) No 929/2010 of 18 October 2010

(*) For Regulation (EC) No 1070/2009 – applicable provisions: Articles 1 to 4, with the exception of Article 1(4)

- Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012
- Commission Implementing Regulation (EU) No 428/2013 of 8 May 2013
- Commission Implementing Regulation (EU) 2016/2120 of 2 December 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 5 and the Annex.

No 633/2007

Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units, as amended by:

- Commission Regulation (EU) No 283/2011 of 22 March 2011

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV.

No 29/2009

Commission Regulation (EC) No 29/2009 of 16 January 2009 laying down requirements on data link services for the Single European Sky, as amended by:

- Commission Implementing Regulation (EU) 2015/310 of 26 February 2015

Applicable provisions: Articles 1 to 14, Annexes I to III.

No 262/2009

Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the Single European Sky, as amended by:

- Commission Implementing Regulation (EU) 2016/2345 of 14 December 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to VI.

No 73/2010

Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the Single European Sky, as amended by:

- Commission Implementing Regulation (EU) No 1029/2014 of 26 September 2014

Applicable provisions: Articles 1 to 13, Annexes I to X.

No 1206/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1206/2011 of 22 November 2011 laying down requirements on aircraft identification for surveillance for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I to VII.

No 1207/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 of 22 November 2011 laying down requirements for the performance and the interoperability of surveillance for the single European sky, as amended by:

- Commission Implementing Regulation (EU) No 1028/2014 of 26 September 2014
- Commission Implementing Regulation (EU) 2017/386 of 6 March 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 14, Annexes I to IX.

No 1079/2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 1079/2012 of 16 November 2012 laying down requirements for voice channels spacing for the single European sky, as amended by:

- Commission Implementing Regulation (EU) No 657/2013 of 10 July 2013
- Commission Implementing Regulation (EU) 2016/2345 of 14 December 2016

Applicable provisions: 1 to 14, Annexes I to V.

SESAR

No 219/2007

Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR), as amended by:

— Council Regulation (EC) No 1361/2008 of 16 December 2008

— Council Regulation (EU) No 721/2014 of 16 June 2014

Applicable provisions: Articles 1(1), (2), (5) to (7), 2, 3, 4(1) and the Annex.

No 409/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 409/2013 of 3 May 2013 on the definition of common projects, the establishment of governance and the identification of incentives supporting the implementation of the European Air Traffic Management Master Plan

Applicable provisions: Articles 1 to 15.

No 716/2014

Commission Implementing Regulation (EU) No 716/2014 of 27 June 2014 on the establishment of the Pilot Common Project supporting the implementation of the European Air Traffic Management Master Plan

Airspace

No 2150/2005

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

Applicable provisions: Articles 1 to 9 and the Annex.

No 923/2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010, as amended by:

— Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015,

— Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1185 of 20 July 2016.

Applicable provisions: Articles 1 to 10 and the Annex, including its appendixes.

No 1332/2011

Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance, as amended by:

— Commission Regulation (EU) 2016/583 of 15 April 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 4 and the Annex.

E. ENVIRONMENT AND NOISE

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise, as amended by:

— Regulation (EC) No 1137/2008 of the European Parliament and of the Council of 22 October 2008

— Commission Directive (EU) 2015/996 of 19 May 2015

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to VI.

No 2003/96

Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity

Applicable provisions: Articles 14(1)(b) and 14(2).

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Applicable provisions: Articles 1 to 5, Annexes I and II.

No 598/2014

Regulation (EU) No 598/2014 of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Union airports within a Balanced Approach and repealing Directive 2002/30/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I and II.

F. CONSUMER PROTECTION

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents, as amended by:

— Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and the Annex.

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Applicable provisions: Articles 1 to 16.

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the right of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I and II.

G. SOCIAL ASPECTS

No 89/391

Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work, as amended by:

— Directive 2007/30/EC of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007

Applicable provisions – only as applicable to civil aviation: Articles 1 to 16.

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the implementation of the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Applicable provisions: Articles 2 and 3 and the Annex.

No 2003/88

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions – only as applicable to civil aviation: Articles 1 to 20, 22 and 23.

Deklaracja Rzeczypospolitej Polskiej:

Rzeczpospolita Polska oświadcza, że może tymczasowo stosować Umowę zgodnie z jej artykułem 30 ustępem 4 dopiero po powiadomieniu Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej, będącego depozytariuszem Umowy, że zakończyła krajową procedurę, niezbędną do wejścia w życie Umowy.

Tłumaczenie deklaracji Rzeczypospolitej Polskiej:

Declaration of the Republic of Poland:

The Republic of Poland declares that it may provisionally apply the Agreement according to its Article 30 paragraph 4 only once it has notified the General Secretariat of the Council of the European Union, as the depository of the Agreement, that it has concluded the necessary national procedure for the Agreement to enter into force.

Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part

Declaration / reservation

Party: Austria

English

Austria declares that it will be able to provisionally apply the Agreement, pursuant to Article 30(4) thereof, only once it has notified the General Secretariat of the Council of the European Union, as the depository of the Agreement, that it has concluded the necessary national procedure for the Agreement to enter into force.

Original language

Österreich erklärt, dass es eine vorläufige Anwendung des Abkommens gemäß dessen Art. 30 Abs. 4 erst ab dem Zeitpunkt vornehmen kann, zu dem es dem Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union als dem Verwahrer des Abkommens den Abschluss seiner für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen innerstaatlichen Verfahren notifiziert hat.

French

L'Autriche déclare qu'elle ne pourra appliquer cet accord à titre provisoire, conformément à l'article 30, paragraphe 4, qu'à partir de la date à laquelle elle aura notifié au secrétariat général du Conseil, en tant que dépositaire de cet accord, l'achèvement de ses procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur dudit accord.

Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part

Declaration / reservation

Party: Spain
English

This Agreement, and any measure adopted in application hereof, shall be understood as being without prejudice to the legal position of the Kingdom of Spain on the territory of Gibraltar, as well as on the isthmus and the airport constructed thereon.

-//-

Following the signature on 15 November 2021 of the Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part, I hereby notify you that, upon authorisation by the Council of Ministers, Spain has completed its internal procedures and is in a position to provisionally apply that Agreement. However, Spain will not start provisional application until it receives from the depositary the notification provided for in Article 30(5) of the Agreement.

Original language

Este Acuerdo, o cualquier medida adoptada en aplicación de el, se entendera sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo.

-//-

Una vez firmado el 15 de noviembre de 2021 el Acuerdo Común entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Armenia, por otra, relativo a una Zona Común de Aviación, le notifico que, previa autorización del Consejo de Ministros, España ha culminado sus procedimientos internos y está en condiciones de aplicar provisionalmente dicho Acuerdo. No obstante, España no iniciará la aplicación provisional hasta que no reciba del Depositario la notificación establecida en el artículo 30.5 del Acuerdo.

French

Cet accord, ainsi que toute mesure adoptée en application de celui-ci, s'entend comme étant sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne le territoire de Gibraltar, ainsi que l'isthme et l'aéroport qui y est situé.

-//-

À la suite de la signature, le 15 novembre 2021, de l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, je vous informe que, après autorisation du Conseil des ministres, l'Espagne a accompli ses procédures internes et est en mesure d'appliquer provisoirement ledit accord.

Toutefois, l'Espagne ne procédera pas à l'application provisoire avant d'avoir reçu du dépositaire la notification prévue à l'article 30, paragraphe 5, de l'accord.

Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part

Declaration / reservation

Party: Netherlands

English

The Kingdom of the Netherlands, the European part of the Netherlands, is in a position to provisionally apply the Agreement. However, the Agreement will only be provisionally applied by the Kingdom of the Netherlands upon the receipt of the notification from the Secretariat-General of the Council of the European Union, as provided for in Article 30, paragraph 5, of the Agreement.

Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Armenia, of the other part

Declaration / reservation

Party: Slovakia

English

Since the Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Armenia is to be signed, we agree to the provisional application of the Agreement in accordance with Article 30.

Original language

Ked'ze bude podpísana Dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi Európskou uniou a jej členskými štátmi na jednej strane a Arménskou republikou na strane druhej, súhlasím s predbežným vykonávaním zmluvy v súlade s článkom 30.

French

Considérant que l'accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, sera signé, je conviens d'appliquer provisoirement l'accord conformément à l'article 30.

Tłumaczenie z języka angielskiego deklaracji Austrii

Austria oświadcza, że będzie w stanie tymczasowo stosować Umowę, zgodnie z jej artykułem 30 ust. 4, dopiero po powiadomieniu Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej, będącego depozytariuszem Umowy, że zakończyła krajową procedurę, niezbędną do wejścia w życie umowy.

Potwierdzam zgodność tłumaczenia deklaracji z oryginałem.

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa

Ministerstwo Infrastruktury

Tłumaczenie z języka angielskiego deklaracji Hiszpanii

Niniejsza Umowa oraz wszelkie środki przyjęte w związku z jej stosowaniem są rozumiane jako bez uszczerbku dla sytuacji prawnej Królestwa Hiszpanii na terytorium Gibraltaru, jak również na przesmyku i zbudowanym na nim porcie lotniczym.

Po podpisaniu w dniu 15 listopada 2021 r. Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, niniejszym zawiadamiam, że po uzyskaniu upoważnienia Rady Ministrów, Hiszpania zakończyła swoje procedury wewnętrzne i jest w stanie tymczasowo stosować tę umowę. Jednakże Hiszpania nie rozpocznie tymczasowego stosowania do czasu otrzymania od depozytariusza notyfikacji przewidzianej w artykule 30 ust. 5 Umowy.

Potwierdzam zgodność tłumaczenia deklaracji z oryginałem.

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa

Ministerstwo Infrastruktury

Tłumaczenie z języka angielskiego deklaracji Niderlandów

Królestwo Niderlandów, Europejska część Niderlandów, jest w stanie tymczasowo stosować umowę. Jednakże, umowa będzie tymczasowo stosowana przez Królestwo Niderlandów dopiero po otrzymaniu powiadomienia od Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej, jak przewidziano w artykule 30 ustęp 5 umowy.

Potwierdzam zgodność tłumaczenia deklaracji z oryginałem.

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa

Ministerstwo Infrastruktury

Tłumaczenie z języka angielskiego deklaracji Słowacji

Od momentu podpisania umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Republiką Armenii i jej państwami członkowskimi, zgadzamy się na tymczasowe stosowanie umowy zgodnie z artykułem 30.

Potwierdzam zgodność tłumaczenia deklaracji z oryginałem.

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa

Ministerstwo Infrastruktury



Minister do spraw Unii Europejskiej

Adam Szłapka

DPUE.720.207.2024.AR(4)
Warszawa, 06 czerwca 2024 r.
Dot. RM-06111-62-24

Pan Joanna Knapińska
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, sporządzonej w Brukseli dnia 15 listopada 2021 r., wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Sekretarz,

w związku z przedłożonym wnioskiem o ratyfikację umowy międzynarodowej pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Nie zgłaszam zastrzeżeń co do zgodności umowy z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia

Agnieszka Bartol-Saurel
Sekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/

Do wiadomości:

Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Pan Radosław Sikorski
Minister Spraw Zagranicznych