

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner ett avtal om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, och att riksdagen antar en lag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet är ett blandat avtal vars bestämmelser dels omfattas av unionens, dels av medlemsstaternas behörighet.

Ikraftsättandet av avtalet stöder det strategiska målet Ett livskraftigt Finland i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. Avtalet främjar Finlands konkurrenskraft genom att det förbättrar förutsättningar för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Armenien.

Avtalet ingår i ett projekt för att skapa ett gemensamt luftrum för Europeiska unionen i syfte att gradvis öppna luftfartsmarknaderna mellan unionens medlemsstater och dess närområden. Genom avtalet öppnas luftfartsmarknaden mellan Europeiska unionens medlemsstater och Armenien och anslutande flygförbindelser till tredjeländer. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag tillhandahålla tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Trafikrättigheterna avregleras gradvis an efter som Armenien omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar EU:s lagstiftning på luftfartsområdet, som redan är i kraft i Finland. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användning av gemensamma linjebeteckningar och om leasing. Befintliga bilaterala arrangemang som gäller sådana trafikrättigheter som inte omfattas av avtalet får dock fortfarande tillämpas.

Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan Europeiska unionen och Armenien när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst och miljö. Dessutom inrättas nya samarbetsarrangemang som ska säkerställa en rättvis marknad.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller genomförandet av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna bekräftat att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	3
2 Avtalets syfte	4
3 De viktigaste förslagen	4
4 Propositionens konsekvenser	5
5 Remissvar	5
6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	6
7 Ikraftträdande	10
8 Bifall av Ålands lagting	10
9 Genomförande och uppföljning	10
10 Förhållande till andra propositioner	11
11 Behovet av riksdagens samtycke	11
LAGFÖRSLAG	14
Lag om avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan	14
AVTALSTEXT	15
ANDRA BILAGOR	63
BILAGA I – II	63
ANNEX I - II	63

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Det finns inget gällande bilateralt luftfartsavtal mellan Finland och Armenien.

Avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Armenien, å andra sidan, ingår i ett projekt för att skapa ett gemensamt luftrum för unionen i syfte att gradvis öppna upp luftfartsmarknaderna mellan unionens medlemsstater och dess närområden. Bakgrunden och delmålen för detta projekt tas upp i kommissionens meddelande COM(2012) 556 final "EU:s yttre luftfartspolitik – att möta framtidens utmaningar". Ingåendet av ett avtal om ett gemensamt luftfartsområde med Armenien är en viktig del också i EU:s grannskapspolitik.

Ett villkor för att öppna upp marknaden är att Armenien gradvis i sin nationella lagstiftning införlivar den unionslagstiftning som gäller luftfart. Tillnärmningen av lagstiftningen skapar nya verksamhetsmöjligheter för företagen och ger konsumenterna större valmöjligheter. Utvidgningen av marknaden och harmoniseringen av reglerna genomförs på en och samma gång för att säkerställa lika konkurrensmöjligheter och garantera en tillräckligt hög nivå på flygsäkerheten, luftfartsskyddet och miljönormerna.

Europeiska unionen har förhandlat fram luftfartsavtal i sina närområden med Marocko (FördrS 64–65/2008), länderna på västra Balkan (ECAA-avtalet, FördrS 36–37/2013), Georgien (FördrS 42–43/2015), Israel (FördrS 69–70/2020), Moldavien (FördrS 73–74/2020) och Jordanien (FördrS 75–76/2020). Finland har godkänt dessa avtal nationellt och satt dem i kraft.

1.2 Beredning

Beredningen av avtalet

Europeiska unionen ingick 2009 ett så kallat horisontellt luftfartsavtal med Armenien (EGT L 050, den 21 februari 2009, s. 22–29) som gjorde det möjligt att utse EU-lufttrafikföretag med stöd av bilaterala avtal mellan medlemsstaterna och Armenien.

I enlighet med rådets bemyndigande av den 7 december 2015 har kommissionen förhandlat om ett så kallat övergripande luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och Armenien i syfte att gradvis och ömsesidigt öppna upp marknaden och säkerställa konvergens i lagstiftningen och att unionens krav och normer faktiskt genomförs. Luftfartsavtalet paraferades utifrån förhandlingarna i enlighet med förhandlingsdirektiven i Bryssel den 24 november 2017 och undertecknades i Bryssel den 15 november 2021.

Beredningen på nationell nivå

Kommissionens förslag till rådets beslut om ingående av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde med Republiken Armenien har delgetts riksdagen genom en E-skrivelse (E 92/2021) och en U-skrivelse (U 54/2021 rd). Dessutom har förhandlingsmandatet delgetts riksdagen genom en E-skrivelse (E 5/2016 rd).

Regeringspropositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet.

2 Avtalets syfte

Målet med det övergripande luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Armenien, å andra sidan, är att skapa ett gemensamt luftfartsområde mellan unionens medlemsstater och Armenien. Luftfartsområdet baserar sig på ett gradvis öppnande av marknaden när det gäller ömsesidigt tillträde till flyglinjer och kapacitet, tillnärmning av lagstiftningen samt icke-diskriminering av ekonomiska aktörer och likvärdiga verksamhetsbetingelser. Öppnandet av marknaden syftar till att utvidga luftfartsmarknaden så att den bättre svarar mot användarnas, det vill säga resenärernas och transportföretagens, behov.

För att säkerställa ett likvärdigt tillträde till marknaden och skapa en konkurrensutsatt miljö förenhetligar parterna genom avtalet bestämmelserna om säkerhet (safety), skydd (security), flygnavigering, sociala aspekter och miljön.

Europeiska unionens särskilda lagstiftning inom området för lufttransportmarknaden, som specificeras i bilaga II till avtalet, utgör grunden för det gemensamma luftfartsområdet. För att verkställa avtalet krävs det övergångsperioder, eftersom trafikrättigheterna gradvis avregleras i takt med att Armenien anpassar sin egen lagstiftning till Europeiska unionens lagstiftning på luftfartsområdet. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag erbjuda tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som har till uppgift att administrera avtalet, dess genomförande och tolkning samt frågor som gäller tillämpningen av avtalet.

Avtalet syftar till att främja genomförandet av Parisavtalet om klimatförändringar och konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter från 1999 (Montrealkonventionen, FördrS 76/2004).

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner ikraftsättandet av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Armenien, å andra sidan. För att avtalet ska träda i kraft internationellt krävs det att Finland godkänner det. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom den blankettlag som ingår i propositionen.

I 1 § i den föreslagna lagen föreskrivs det att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag, sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller den i en blankettlag sedvanliga bestämmelsen som sätter i kraft de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I 2 § föreskrivs det att bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan avtalet träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 3 § föreskrivs det att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. Vidare föreskrivs det att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Propositionens konsekvenser

Det luftfartsavtal om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Armenien, å andra sidan, som ska godkännas enligt denna proposition möjliggör en regelbunden flygtrafik mellan Finland och Armenien, och genom det slopas också begränsningar i tillträdet till marknaderna. Avlägsnandet av begränsningarna främjar handel, turism och investeringar parterna emellan.

Om det sker betydande förändringar i passagerarflödena, kan en öppning av marknaden få konsekvenser för växthusgasutsläppen och flygbullret. Om passagerarflödena ökar kan växthusgasutsläppen och flygbullret öka. Om trafikflödet styrs smidigare in på mer ändamålsenliga rutter, kan växthusgasutsläppen och flygbullret minska.

Genom avtalet utvidgas tillämpningsområdet för Europeiska unionens miljöreglering till att omfatta Armeniens territorium i synnerhet när det gäller flygbuller.

Propositionen har inga konsekvenser för militär eller statlig luftfart.

Propositionen får inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller för organisation och personal på nationell nivå.

5 Remissvar

Utlåtanden om utkastet till proposition begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket samt medlemmarna i flygtrafiksnätverket. Till flygtrafiksnätverket hör representanter förutom från ovannämnda aktörer även från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation vid EU, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Abp, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Abp, Nordic Regional Airlines Oy, Fintraffic, Board of Airline Representatives in Finland och Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry.

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att ministeriet instämmer i det som framförts i utkastet till proposition och understöder att avtalet godkänns och sätts i kraft. Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag och preciseringar. De preciseringar som föreslogs av finansministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt utlåtande att verket har deltagit i avtalsförhandlingarna och att dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet. Transport- och kommunikationsverket konstaterade att verket stöder att propositionen lämnas till riksdagen i samma form som vid begäran om utlåtande.

Finnair Abp konstaterade i sitt utlåtande att bolaget stöder regeringens proposition och understöder att luftfartsmarknaden öppnas upp genom avtal på EU-nivå i synnerhet när avtalen ger ett mervärde i förhållande till medlemsstaternas bilaterala avtal. I utlåtandet konstaterade Finnair Abp att avtalet på lång sikt medför nya rutt- och samarbetsmöjligheter för bolaget.

Försvarsministeriet konstaterade att propositionen inte har några konsekvenser för militär eller statlig luftfart och att ministeriet därmed inte har något att anföra om propositionsutkastet. Även inrikesministeriet meddelade att det inte har något att yttra om propositionen.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalsingressen fastställer parterna att de önskar skapa ett gemensamt luftfartsområde (Common Aviation Area, CAA) som bygger på målet att öppna parternas lufttransportmarknader, med lika konkurrensvillkor, icke-diskriminering och iakttagande av samma regler – särskilt när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst, konkurrens, sociala aspekter och miljö. I ingressen konstateras att parterna är överens om att det är lämpligt att reglerna för ett gemensamt luftfartsområde ska baseras på relevant gällande lagstiftning i Europeiska unionen.

Artikel 1. Syfte. I artikeln ställs det som mål att skapa ett gemensamt luftfartsområde som ska baseras på öppnande av marknaden och gemensamma regler.

Artikel 2. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begreppen i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) standardavtalsklausuler.

AVDELNING I: EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Avdelning I i avtalet innehåller ekonomiska bestämmelser bland annat om beviljande och vägran av tillstånd och rättigheter, investeringar, konkurrensutsatt miljö, tullar och skatter.

Artikel 3. Beviljande av rättigheter. Enligt artikel 3.1 beviljar parterna varandra de rättigheter som fastställs i avtalet att bedriva överenskommen trafik på bestämda rutter med iakttagande av de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I till avtalet. I artikel 3.2 definieras de rättigheter i enlighet med Icaos standardavtalsklausuler som beviljas till vardera partens utsedda flygbolag. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikel 3.6 cabotage, det vill säga trafik mellan punkter inom den andra partens territorium. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 122 och 123 § i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 4. Trafiktillstånd och tekniskt tillstånd. I artikeln föreskrivs om de villkor under vilka den ena partens behöriga myndighet ska bevilja trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag. Trafiktillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i leden är uppfyllda. I Finland beviljas trafiktillstånd av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 124 § i lagen om transportservice. Motsvarande klausuler tillämpas allmänt i internationella sammanhang.

Artikel 5. Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd och tekniskt tillstånd. I artikeln föreskrivs om de fall där parternas behöriga myndigheter får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd för ett lufttrafikföretag i den andra parten. Centrala kriterier är avsaknad av de förutsättningar för trafiktillstånd som anges i artikel 4, brott mot artiklarna om konkurrens, flygsäkerhet och luftfartsskydd i luftfartsavtalet (artiklarna 8, 14 och 15) och brott mot de lagar och författningar som tillämpas på den ena partens territorium.

Artikel 6. *Investeringar i lufttrafikföretag.* I artikeln föreskrivs om förfarandet för att, trots artiklarna 4 och 5, tillåta bägge parterna eller deras medborgare majoritetsägande i eller faktisk kontroll över den andra partens lufttrafikföretag.

Artikel 7. *Efterlevnad av lagar och andra författningar.* Det föreskrivs i artikeln att en parts lagar och andra författningar som är tillämpliga avseende inresa till, flygning inom eller utresa från det egna territoriet med luftfartyg som utför internationell lufttransport, ska tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana. På motsvarande sätt ska på passagerare, besättning, bagage, gods eller post tillämpas den partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och utresa. Parterna ska dessutom tillåta att den andra partens lufttrafikföretag vidtar åtgärder för att säkerställa att de personer som befordras har de resehandlingar som krävs.

Artikel 8. *Rättvis konkurrens.* I artikeln föreskrivs om efterlevnad av och förfaranden vid överträdelser av reglerna om konkurrensrätt samt säkerställs fri, rättvis och icke-snedvriden konkurrens.

Artikel 9. *Kommersiella möjligheter.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för de förfaranden och övergångstider som fastställs i övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II till avtalet. I artikeln bekräftas att parternas lufttrafikföretag har omfattande rättigheter att tillhandahålla och sälja lufttrafik, inbegripet rätten att utan lokal sponsor på den andra partens territorium etablera försäljningsställen för tillhandahållande av lufttransporter.

Artikel 10. *Tullar och skatter.* Lufttrafikföretags luftfartyg med reservdelar, förråd och annat som uteslutande är avsett för drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport samt bagage och last i direkt transitering befrias i artikeln på ömsesidig basis från nationella, lokala och Europeiska unionens importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter. Befrielsen gäller inte avgifter som grundar sig på kostnader för tillhandahållna tjänster eller bränsle för trafik mellan två punkter inom den ena partens territorium eller varor som sålts för annat ändamål än att konsumeras av passagerare ombord på ett luftfartyg som används mellan två punkter inom partens territorium. Artikeln har inga konsekvenser i fråga om mervärdesskatt (moms) och påverkar inte EU-bestämmelserna i konventionerna mellan medlemsstaterna och Armenien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital.

Artikel 11. *Användaravgifter.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för de förfaranden och övergångstider som fastställs i övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II till avtalet. Det föreskrivs i artikeln att de avgifter som behöriga myndigheter tar ut för flygtrafik- och flygkontrolltjänster ska vara kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. För utnyttjande av flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster, med undantag för marktjänster, får parterna ta ut kostnadsbaserade och icke-diskriminerande avgifter och en skälig avkastning. När användaravgifterna fastställs ska de lufttrafikföretag som använder tjänsterna höras.

Artikel 12. *Passagerarpris och fraktpris.* I artikeln åläggs parterna att tillåta lufttrafikföretag att fritt sätta sina priser och transportavgifter grundat på fri och rättvis konkurrens. Parternas behöriga myndigheter ska underrättas om priserna. De behöriga myndigheterna får vid behov diskutera metoder, frågor och oklarheter som gäller passagerarpriser och fraktpriser.

Artikel 13. Statistik. Det föreskrivs i artikeln att båda parter ska förse varandra med sådan tillgänglig statistik om lufttransport som rimligtvis kan krävas. Parterna ska samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 23 i avtalet för att underlätta utbytet av statistisk information.

AVDELNING II: REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 14. Flygsäkerhet. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för de förfaranden och övergångstider som fastställs i övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar om luftfartssäkerhet som förtecknas i del B i bilaga II till avtalet. Armenien ska delta som observatör i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet. Parterna får vidta lämpliga och omedelbara åtgärder om de upptäcker bristande efterlevnad av bestämmelserna om flygsäkerhet. Den andra parten ska dock omedelbart underrättas om detta.

Artikel 15. Luftfartsskydd. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II till avtalet. Europeiska kommissionen får företa inspektioner i Armenien i enlighet med den lagstiftning som anges i bilagan. Vidare ska parterna iakttä de internationella konventioner om luftfartsskydd som anges i punkt 3 och som bägge parter är parter i och de standarder och rekommendationer om förfaranden för luftfartsskydd som fastställts av Icao, om det inte finns några bestämmelser om detta i del C i bilaga II till avtalet. För att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar ska parterna vidta verkningsfulla åtgärder och vidare får en part för att möta ett specifikt säkerhetshot vidta de åtgärder den anser nödvändiga, inbegripet anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium. Parterna ska hjälpa varandra när det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar.

Artikel 16. Flygledningstjänst. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del D i bilaga II till avtalet, och, om det inte anges i EU:s regelverk, minst med relevanta Icao-normer och rekommenderad praxis. Parterna ska samarbeta inom området flygledningstjänst, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Armenien. I detta syfte ska Armenien delta som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet och andra organ med koppling till det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande.

Artikel 17. Miljö. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del E i bilaga II till avtalet. I artikeln bekräftar parterna sin strävan att minska utsläppen av växthusgas från luftfarten och minimera luftfartens inverkan på miljön.

Artikel 18. Lufttrafikföretags skadeståndsansvar. Det föreskrivs i artikeln att lufttrafikföretagens skadeståndsansvar bestäms i enlighet med Montrealkonventionen.

Artikel 19. Konsumentskydd. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del F i bilaga II till avtalet.

Artikel 20. Datoriserade bokningssystem. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II till avtalet. I artikeln bekräftar parterna sin skyldighet att trygga fri konkurrens för dem som säljer datoriserade bokningssystem.

Artikel 21. Sociala aspekter. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I till avtalet ska säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del G i bilaga II till avtalet. I artikeln bekräftar parterna att de åtar sig att främja och effektivt tillämpa grundläggande arbetsnormer inom området för luftfarten.

AVDELNING III: INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 22. Tolkning och genomförande. Det föreskrivs i artikeln att parterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att avtalsförpliktelserna fullgörs, ansvara för att avtalet genomförs, bistå varandra vid utredningar av eventuella överträdelser och informera den andra parten vid åtgärder som rör den andra partens företag eller myndigheter. Bestämmelserna i avtalet och bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga II ska tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av Europeiska unionens domstol och Europeiska kommissionen i den mån som bestämmelserna i allt väsentligt är identiska med EU-fördragen.

Artikel 23. Gemensamma kommittén. Det föreskrivs i artikeln att det inrättas en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna för kontroll av förvaltningen och för att säkerställa att det genomförs på rätt sätt. I enlighet med etablerad praxis ska kommittén bestå av företrädare för såväl Armenien som Europeiska unionen och medlemsstaterna. Beslutsrätten i kommittén fördelas mellan unionen och medlemsstaterna i enlighet med om unionen har exklusiv eller delad behörighet i frågan. I artikeln fastställs förfarandet i den gemensamma kommittén och den gemensamma kommitténs uppgifter.

Artikel 24. Tvistlösning och skiljeförfarande. I artikeln fastställs förfarandena för skiljeförfarande i sådana tvister som gäller tillämpningen eller tolkningen av avtalet som inte kan lösas genom ett sammanträde i gemensamma kommittén.

Artikel 25. Skyddsåtgärder. I artikeln fastställs förfarandena för skyddsåtgärder när en part anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt avtalet.

Artikel 26. Förhållande till andra avtal. Det föreskrivs i artikeln att under den provisoriska tillämpningen enligt artikel 30 ska befintliga bilaterala avtal och överenskommelser tillfälligt upphävas. När avtalet träder i kraft ska det ha företräde framför relevanta bestämmelser i de bilaterala luftfartsavtalen mellan Armenien och EU-medlemsstaterna i den mån de innehåller bestämmelser om samma frågor som i det multilaterala avtalet. Vissa bestämmelser i sådana bilaterala avtal mellan Armenien och EU-medlemsstater som finns vid tidpunkten för undertecknandet av avtalet får emellertid fortsätta att tillämpas, om de är gynnsammare än avtalet. Finland har inget bilateralt luftfartsavtal med Armenien.

Artikel 27. Ändringar. I artikeln föreskrivs om förfaranden enligt vilka parterna genom samråd kan komma överens om ändringar av avtalet. Ändringarna träder i kraft först efter det att parterna har slutfört de interna förfaranden som krävs. Gemensamma kommittén får genom konsensus besluta om ändring av bilagorna till avtalet. Vidare föreskrivs det i artikeln om parternas

skyldighet att underrätta den andra parten om sin avsikt att anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på det område som anges i bilaga II, varefter parterna får begära att den gemensamma kommittén utbyter synpunkter i frågan.

Artikel 28. Uppsägning. I artikeln föreskrivs om förfaranden för uppsägning av avtalet.

Artikel 29. Registrering av avtalet. I artikeln föreskrivs om registrering av avtalet hos Icao-rådet och hos FN:s sekretariat så snart det har trätt i kraft.

Artikel 30. Ikraftträdande och provisorisk tillämpning. Det föreskrivs i artikeln att parterna ska ratificera eller godkänna avtalet i enlighet med sina respektive förfaranden. Generalsekretariatet för Europeiska unionens råd är depositarie för ratifikations- eller godkännandeinstrumenten. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer efter att det sista ratifikations- eller godkännandeinstrumentet har mottagits. Avtalet tillämpas provisoriskt när Armenien har deponerat sitt ratifikations- eller godkännandeinstrument och Europeiska unionen meddelar att de förfaranden som är relevanta för den provisoriska tillämpningen har avslutats.

Artikel 31. Giltiga texter. Avtalet är upprättat i två exemplar på Europeiska unionens officiella språk och på armeniska, vilka alla texter är lika giltiga. Om språkversionerna skiljer sig åt ska den gemensamma kommittén besluta om vilket språk som ska användas.

Bilaga I. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER. I bilagan bestäms om tillämpningen av avtalet innan Armenien har övergått till full tillämpning av den unionslagstiftning i fråga om luftfart som anges i bilaga II samt om utvärderingen av hur harmoniseringen av regleringen framskrider.

Bilaga II. REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN. I bilagan anges den unionslagstiftning i fråga om luftfart som parterna ska följa. De bestämmelser som räknas upp är direkt tillämplig lagstiftning i Finland. Gemensamma kommittén ska regelbundet uppdatera bilagan.

Ikraftträdandet av avtalet förutsätter inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

8 Bifall av Ålands lagting

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

9 Genomförande och uppföljning

Genomförandet av avtalet följs upp i den gemensamma kommitté som avses i artikel 23 och som är sammansatt av företrädare för parterna.

10 Förhållande till andra propositioner

Samtidigt med denna proposition har regeringens propositioner om godkännande och sättande i kraft av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan, samt om godkännande och sättande i kraft av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, lämnats till riksdagen. Luftfartsavtalen med Armenien och Ukraina syftar till att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Propositionernas ikraftträdande är inte beroende av varandra.

11 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Armenien, å andra sidan, är ett blandat avtal. Blandade avtal innehåller bestämmelser som hör dels till unionens, dels till medlemsstaternas behörighet. Ett blandat avtal kan innehålla bestämmelser som hör enbart till unionens behörighet eller enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkning omfattar riksdagens godkännandebehörighet inte de bestämmelser i blandade avtal som hör till unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna omfattas av Finlands behörighet.

Internationella luftfartsförbindelser mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra relaterade bilaterala och multilaterala fördrag. Enligt de så kallade Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol har meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i bilaterala avtal. Till följd av domarna ska alla nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med unionsrätten ändras eller ersättas med nya avtal som överensstämmer med den. Domarna innebär också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna ska flygtrafiken betraktas som ett område av gemensamt intresse för unionen.

Nationella bestämmelser om de områden avtalet omfattar finns i luftfartslagen (864/2014), lagen om transportservice (320/2017), lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011), konsumentskyddslagen (38/1978) och lagen om kombinerade resetjänster (901/2017). Dessa lagar kompletterar den övergripande EU-lagstiftningen. Den unionslagstiftning som gäller avtalet är förtecknad i en bilaga till avtalet. Europeiska unionens domstol har ansett att unionen har exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i luftfartsavtalen. Unionens lagstiftning på det område som regleras i avtalet är rätt omfattande. Eftersom de frågor som är föremål för avtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan *förordningen om yttre förbindelser*). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande mellan medlemsstaterna och kommissionen inrättats i syfte att säkerställa att de bilaterala luftfartsavtal som medlemsstaterna ingått med tredjeländer harmonierar med unionslagstiftningen.

Enligt regeringens uppfattning omfattas artiklarna i avtalet av Europeiska unionens behörighet till följande delar: Artikel 2 (Definitioner) innehåller begrepp som omfattas av både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 3 (Beviljande av rättigheter) till den del den gäller villkoren för beviljande av tillstånd, artikel 6 (Investeringar i lufttrafikföretag), artikel 7 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om EU-reglering, artikel 8 (Rättvis konkurrens), artikel 9 (Kommersiella möjligheter), artikel 10 (Tullar och skatter) till den del artikeln gäller tullar, artikel 11 (Användaravgifter), artikel 12 (Passagerarpris och fraktpris), artikel 13 (Statistik), artikel 14 (Flygsäkerhet), artikel 15 (Luftfartsskydd), artikel 16 (Flygledningstjänst), artikel 17 (Miljö), artikel 18 (Lufttrafikföretags skadeståndsansvar), artikel 19 (Konsumentskydd), artikel 20 (Datoriserade bokningssystem), artikel 21 (Sociala aspekter), bilaga I (Övergångsbestämmelser, där det föreskrivs om tillämpningen av avtalet innan Armenien övergått till full tillämpning av EU-lagstiftningen på området lufttransport enligt bilaga II samt om bevakningen av hur förenhetligandet av regleringen framskrider) och bilaga II (Regler som är tillämpliga på den civila luftfarten).

Enligt regeringens uppfattning hör bestämmelserna i avtalet till medlemsstaternas ansvarsområde enligt följande: Artikel 2 (Definitioner) innehåller begrepp som omfattas av både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 3 (Beviljande av rättigheter) till den del den gäller beviljandet av tillstånd, artikel 4 (Trafiktillstånd och tekniskt tillstånd), artikel 5 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd och tekniskt tillstånd) till den del den gäller vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av tillstånd, artikel 7 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om nationell reglering samt artikel 10 (Tullar och skatter) till den del den gäller skatter. De artiklar som avser de institutionella arrangemangen, det vill säga artikel 22 (Tolkning och genomförande), artikel 23 (Gemensamma kommittén), artikel 24 (Tvistlösning och skiljeförfarande), artikel 25 (Skyddsåtgärder), artikel 26 (Förhållande till andra avtal), artikel 27 (Ändringar), artikel 28 (Uppsägning), artikel 29 (Registrering av avtalet) och artikel 30 (Ikraftträdande och provisorisk tillämpning), rör statens suveränitet och omfattas därmed av Finlands behörighet.

Behovet av riksdagens samtycke

Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten fördelas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Merparten av luftfartslagstiftningen har antagits som unionsförfordningar. Till den del som EU-förfordningar har antagits har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsavgifter som förordningarna kräver.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Institutionella bestämmelser är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd).

Nedan behandlas artiklarna i avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, till den

del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 2 i avtalet definieras begreppen i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 2 hör således till området för lagstiftningen.

I artiklarna 4 och 5 föreskrivs det om beviljande och återkallande av tillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 föreskrivs om efterlevande av lagar och författningar. I artikeln föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och artikeln hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 10 föreskrivs det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om statliga skatter och avgifter genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del de gäller skatter och avgifter. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

Artikel 24 i avtalet gäller tvistlösning och skiljeförfarande. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras, och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Eftersom avtalet inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan avtalet enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Bryssel den 15 november 2021 ingångna avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, till den del det hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 15 november 2021 mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, ingångna avtalet om ett gemensamt luftfartsområde ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan avtalet träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 24 februari 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Avtalstext

KONUNGARIKET BELGIEN, REPUBLIKEN BULGARIEN, REPUBLIKEN TJECKIEN, KONUNGARIKET DANMARK, FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND, REPUBLIKEN ESTLAND, IRLAND, REPUBLIKEN GREKLAND, KONUNGARIKET SPANIEN, REPUBLIKEN FRANKRIKE, REPUBLIKEN KROATIEN, REPUBLIKEN ITALIEN, REPUBLIKEN CYPERN, REPUBLIKEN LETTLAND, REPUBLIKEN LITAUEN, STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG, UNGERN, REPUBLIKEN MALTA, KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA, REPUBLIKEN ÖSTERRIKE, REPUBLIKEN POLEN, REPUBLIKEN PORTUGAL, RUMÄNIEN, REPUBLIKEN SLOVENIEN, REPUBLIKEN SLOVAKIEN, REPUBLIKEN FINLAND, KONUNGARIKET SVERIGE,

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,

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

och EUROPEISKA UNIONEN,
å ena sidan,
och REPUBLIKEN ARMENIEN, nedan kallad *Armenien*,
å andra sidan,
nedan gemensamt kallade *parterna*,

EU-medlemsstaterna och Armenien är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, tillsammans med Europeiska unionen,

SOM BEAKTAR avtalet om partnerskap och samarbete mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena si-

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,

dan, och Republiken Armenien, å andra sidan, som upprättades i Luxemburg den 22 april 1996,

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

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

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart,

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

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

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

SOM ERKÄNNER att skapandet av ett gemensamt luftfartsområde och tillämpningen av reglerna för detta inte kan uppnås utan övergångsbestämmelser när sådana krävs, och betydelsen av väl avvägt stöd i detta avseende,

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

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;

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

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

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

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

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

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

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

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 co-operation 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;

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

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

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

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

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

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:

Artikel 1

Syfte

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

Artikel 2

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. avtal: detta avtal och dess bilagor och tillägg med ändringar.
2. lufttransport: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, inbegripet

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

reguljära och icke-reguljära lufttrafiktjänster.

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

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

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

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

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

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

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

8. internationell lufttransport: lufttransport som passerar fler än en stats luft-rym.

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

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

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

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

13. territorium: i fråga om Armenien, Republiken Armeniens territorium, och, i fråga om Europeiska unionen och EU-medlemsstaterna, landterritorium, inre vatten och territorialhav i EU-medlemsstaterna, på vilka EU-fördragen är tillämpliga och enligt de villkor som fastställs i EU-fördragen, samt luftrummet ovanför dem.

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

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

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

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

16. femte frihetsrättigheten: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan

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

stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransport-tjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster in-leds eller avslutas på den mottagande statens territorium.

17. tredjeland: ett land som inte är en EU-medlemsstat eller Armenien.

("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.

AVDELNING I
EKONOMISKA BESTÄMMELSER
Artikel 3
Beviljande av rättigheter

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

Trafikrättigheter och flygrutter

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

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

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

c) Rätt att utföra reguljära och icke-reguljära internationella passagerarluft-transporter, kombinationstransporter och lufttransporter med enbart varor mellan punkter (1) på följande rutter:

i) I fråga om Europeiska unionens lufttrafikföretag:

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

ii) I fråga om armeniska lufttrafikföretag:

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

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) Andra rättigheter enligt detta avtal.

Operativ flexibilitet

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

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Armeniens lufttrafikföretag trafikerar en punkt i Armenien,

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

4. Vardera parten ska låta lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingen avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet, trafikens flygvägar, ursprung eller destination, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens luft-

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 cus-

trafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts-, flygledningssäkerhets-, miljö-, eller hälsorelaterade skäl eller om inte annat sägs i detta avtal.

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

6. Ingenting i detta avtal ska anses

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

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

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

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

Artikel 4 Trafiktillstånd och tekniskt tillstånd

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

a) I fråga om armeniska lufttrafikföretag:
i) Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Armenien och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig armenisk lagstiftning,

toms, technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection reasons or unless otherwise provided for in this Agreement.

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) faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Armenien som utfärdat dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
iii) om inget annat fastställs i artikel 6 ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsäggande, och faktiskt kontrolleras av Armenien eller av armeniska medborgare, eller båda.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- i) Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom Europeiska unionens territorium och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med unionslagstiftning,
- ii) faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den EU-medlemsstat som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
- iii) om inget annat fastställs i artikel 6 ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsäggande, och effektivt kontrolleras av en eller flera EU-medlemsstater eller av deras medborgare, eller båda.

c) Artiklarna 14 och 15 uppfylls.

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

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

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

Om den mottagande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan om

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 af-

trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant tillstånd, hyser tvivel på att villkoren i punkt 1 för beviljande av lämpliga trafiktillstånd eller tekniska tillstånd inte har uppfyllts, trots det fastställande som fattats av den andra parten, ska den mottagande parten genast underrätta den andra parten och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. I detta fall får endera parten begära samråd, vilket kan innebära företrädare för parternas behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör misstanken; en sådan begäran om samråd ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som avses i artikel 23 (gemensamma kommittén).

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

Artikel 5 **Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd och tekniskt tillstånd**

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

- a) I fråga om armeniska lufttrafikföretag:
 - i) Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Armenien eller saknar en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig armenisk lagstiftning,
 - ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av Armenien, där Armenien ansvarar för utfärdande av dess drifttillstånd, eller den behöriga luftfartsmyndigheten är inte tydligt angiven, eller
 - iii) om inget annat fastställs i artikel 6 ägs inte lufttrafikföretaget, vare sig direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras

ter 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

inte i praktiken av Armenien eller av armeniska medborgare, eller båda.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

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

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

iii) om inget annat fastställs i artikel 6 ägs inte lufttrafikföretaget, vare sig direkt eller genom majoritetsäggande, eller kontrolleras inte i praktiken av en eller flera EU-medlemsstater eller en eller flera Efta-medlemsstater eller av medborgare i dessa stater, eller båda.

c) Artiklarna 8, 14 och 15 uppfylls inte.

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

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

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

Artikel 6

Investeringar i lufttrafikföretag

1. Trots vad som sägs i artiklarna 4 och 5, och efter verifiering genomförd av den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 23.8, av att bägge parterna eller deras med-

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 owner-

borgare, i enlighet med deras respektive lagar, får förvärva majoritetsägan i eller faktisk kontroll över en av den andra partens lufttrafikföretag, får parterna tillåta att EU-medlemsstater eller deras medborgare har majoritetsägan i eller faktisk kontroll över ett armeniskt lufttrafikföretag, eller att Armenien eller dess medborgare har majoritetsägan i och/eller faktisk kontroll över ett EU-lufttrafikföretag i enlighet med punkt 2 i den här artikeln.

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

I det beslutet ska de villkor som är förknippade med bedrivandet av den överenskomna trafiken enligt detta avtal och med trafiken mellan tredjeländer och parterna anges. Artikel 23.11 ska inte gälla för det beslutet.

ship 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.

Artikel 7

Efterlevnad av lagar och andra författningar

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

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

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

Artikel 8

Rättvis konkurrens

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

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

3. Inget i detta avtal ska på något sätt påverka, begränsa eller äventyra någondera partens (och Europeiska kommissionens) relevanta konkurrensmyndigheters eller domstolars myndighetsutövande eller befogenheter, och alla ärenden som rör kontroll av

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

efterlevnaden av konkurrenslagstiftningen ska även i fortsättningen falla under dessa myndigheters och domstolars exklusiva befogenhet. Åtgärder som vidtas enligt denna artikel av en part ska därför inte påverka eventuella åtgärder som vidtas av dessa myndigheter och domstolar.

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

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

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

7. Om en part ger ett företag offentliga subventioner eller offentligt stöd, ska parten på lämpligt sätt säkerställa insyn i åtgärden, till

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: crosssubsidisation; 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 re-

exempel genom att kräva att företaget tydligt och separat i sina räkenskaper redo-visar subventionerna eller stödet.

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

9. Utan att det påverkar någon åtgärd som vidtagits av relevant konkurrensmyndighet eller domstol för kontroll av efterlevnaden av de regler som avses i punkterna 5 och 6, a) kan en part, som anser att ett företag diskrimineras eller är utsatt för orättvis praxis i den mening som avses i punkt 5 eller 6 och detta kan underbyggas, lämna in skriftliga synpunkter till den andra parten. Efter att ha informerat den andra parten, kan en part kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel. En part får också begära samråd med den andra parten om den aktuella frågan i syfte att komma fram till en lösning. Sådana samråd ska inledas inom 30 dagar efter det att begäran om samråd mottogs. Under tiden ska parterna utbyta information som är tillräcklig för att möjliggöra en fullständig undersökning av de farhågor som en av parterna gett uttryck för. b) Om parterna inte uppnår en överenskomst om ärendet genom samråd inom 30 dagar från samrådets början eller om samråden inte inleds inom 30 dagar från och med mottagandet av begäran om en påstådd överträdelse av punkt 5 eller 6, ska den part som begärde samråd ha rätt att tillfälligt upphäva den andra partens berörda företags utövande av de rättigheter som anges i detta avtal genom att vägra, återkalla eller tillfälligt upphäva trafiktillståndet/tillståndet, eller införa sådana villkor som den anser nödvändiga för att utöva sådana rättigheter, införa

quiring 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

avgifter eller vidta andra åtgärder. Alla åtgärder som vidtas enligt denna punkt ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt.

10. Vardera parten ska tillämpa antitrustlagstiftning i enlighet med punkt 2 och förbjuda företag att

a) tillsammans med ett annat företag ingå avtal, fatta beslut eller ägna sig åt samordnade förfaranden som kan påverka lufttransporttjänster till/från den parten och som har som mål eller får som resultat att konkurrensen hindras, begränsas eller snedvrids; detta förbud får förklaras icke-tillämpligt om sådana avtal, sådana beslut eller sådana förfaranden bidrar till att förbättra tillverkningen eller distributionen av tjänster eller till att gynna teknisk eller ekonomisk utveckling, samtidigt som konsumenterna får en rimlig andel av de uppkomna fördelarna, och om de inte

i) ålägger de berörda företagen begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål,

ii) ger dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av tjänsterna i fråga, och

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

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

12. Utan att det påverkar åtgärder som vidtagits av den relevanta konkurrensmyndigheten eller domstolen i fråga om kontrollen av efterlevnaden av de regler som avses i punkt 10, kan en part som anser att ett företag lider skada av en påstådd överträdelse av punkt 10 och detta kan underbyggas, lämna in skriftliga synpunkter till den andra parten. Efter att ha informerat den andra parten, kan en part kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel. En part får också begära samråd med den andra parten om den aktuella frågan i syfte att komma fram till en lösning. Sådana samråd ska inledas inom 30

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 anti-trust 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

dagar efter det att begäran om samråd mottogs. Under tiden ska parterna utbyta information som är tillräcklig för att möjliggöra en fullständig undersökning av de farhågor som en av parterna gett uttryck för.

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

Artikel 9 Kommersiella möjligheter

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

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

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

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

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

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

7. Utan att det påverkar tillämpningen av andra stycket ska alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra partens territorium

- a) utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller
- b) välja fritt bland konkurrerande leverantörer, inklusive andra lufttrafikföretag, som tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt vardera partens lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

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.

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

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

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

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

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

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 be 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

tjänster, och vem som helst ska ha rätt att köpa sådana lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

12. Det ska vara tillåtet för vardera par-tens lufttrafikföretag att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader och flyg-platsavgifter, på den andra partens territorium i lokal valuta. Vardera parten ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana omkostnader på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor till marknadsmässig växelkurs.

13. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran närsomhelst och på vilket sätt som helst konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra dem från den andra partens territorium till ett land som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjs-mål och utan inskränkning eller beskattning, till marknadsmässig växelkurs för löpande transaktioner och överföringar som gäller den dag då lufttrafikföretaget lämnade in en första begäran om överföring och ska vara befriad från avgifter, med undantag av de avgifter som bankerna normalt tar ut för sådana konverteringar och överföringar.

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

- a) den andra partens lufttrafikföretag,
- b) tredjeländers lufttrafikföretag, och
- c) tillhandahållare av yttransporter (land- eller sjötransport), oavsett land,

under förutsättning att

- i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har de trafikrättigheter som krävs,
- ii) de säljande lufttrafikföretagen har de underliggande trafikrättigheterna för en flygrutt och

iii) avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal.

15. När det gäller försäld passagerartransport som innefattar avtal om samverkande marknadsföring, ska köparen på försäljningsstället eller under alla omständigheter

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

vid incheckning, eller före ombordstigning i fall där ingen incheckning krävs för ett anslutningsflyg, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

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

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

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

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

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) den andra partens lufttrafikföretag, och

b) tredjeländers lufttrafikföretag,

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

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.

Artikel 10 Tullar och skatter

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

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

b) inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

2. Även följande ska på ömsesidig grund vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, utom avgifter som

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

baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad:

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

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

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

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

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

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

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 other-

återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

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

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

7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter där dessa inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Det får krävas att utrustning och för-råd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

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

10. Detta avtal påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna i de respektive konventionerna mellan EU-medlemsstater och Armenien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital.

Artikel 11 Användaravgifter

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

2. Vardera parten ska säkerställa att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Villkoren för sådana användar-

wise 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

avgifter för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

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

4. Vardera parten ska begära att de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna ska samråda och utbyta den information som kan behövas för en noggrann bedömning av huruvida användaravgifterna är skäliga i enlighet med principerna i punkterna 2 och 3. Vardera parten ska säkerställa att de myndigheter eller organ som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar användarna om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att lämna synpunkter innan ändringarna görs.

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.

Artikel 12

Article 12

Passagerarpris och fraktpris

1. Vardera parten ska tillåta att parternas lufttrafikföretag fritt sätter passagerarpriser och fraktpriser grundat på fri och rättvis konkurrens.
2. Vardera parten får på icke-diskriminerande grundval kräva att bägge parternas lufttrafikföretag på förenklad grund och enbart i informationssyfte underrättar dess behöriga myndigheter om passagerarpriser och fraktpriser som erbjuds för tjänster som utgår från dess territorium. Man får kräva att sådan underrättelse från lufttrafikföretagens sida ska ske tidigast vid tidpunkten för det första erbjudandet om passagerarpriser och fraktpriser.
3. Diskussioner mellan de behöriga myndigheterna får ske om ämnen som inbegriper kraven och metoderna för underrättelse om passagerarpriser och fraktpriser, och passagerarpriser och fraktpriser som kan vara orättvisa, orimliga, diskriminerande eller subventionerade.

Artikel 13 Statistik

1. Vardera parten ska förse varandra med tillgänglig statistik om lufttransport inom ramen för detta avtal, som krävs enligt deras nationella lagar och författningar, på ett icke-diskriminerande sätt och som rimligtvis kan krävas.
2. Parterna ska samarbeta, även inom den gemensamma kommittén, för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttransporternas utveckling inom ramen för detta avtal.

AVDELNING II REGLERINGSSAMARBETE Artikel 14 Flygsäkerhet

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller för-

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

faranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II.

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

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

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

När Armenien helt och hållet uppfyller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II, ska gemensamma kommittén fastställa exakt status och exakta villkor för Armeniens deltagande i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och för dess observatörsstatus.

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

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

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

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 co-operation 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) ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller
 b) det finns allvarliga tvivel på att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller
 c) det finns allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna som fastställs i konventionen eller de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del B i bilaga II, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.
 6. När en part vidtar åtgärder enligt punkt 5 ska den omedelbart underrätta den andra parten och ange skälen till att den vidtar dessa åtgärder.
 7. Alla åtgärder som vidtas av en part i enlighet med punkt 5 ska avbrytas då skälet för att vidta åtgärderna försvunnit.

Artikel 15 Luftfartsskydd

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II.
 2. Armenien kan bli föremål för en inspektion utförd av Europeiska kommissionen i enlighet med relevant EU-lagstiftning om luftfartsskydd som anges i del C i bilaga II. Parterna ska inrätta den mekanism som krävs för utbyte av information om resultaten av sådana säkerhetsinspektioner.
 3. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationell lufttrafik, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och

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, or
 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

särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna om-bord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för be-kämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för be-kämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell tra-fik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som parterna omfattas av.

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

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

6. Vardera parten ska säkerställa att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som inbegriper, men inte är begränsade till, säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage, säkerhetskontroll av personer som inte är passagerare, även besättning, och medförda föremål, säkerhetskontroll av frakt och post

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

samt säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter ombord och tillträdeskontroll för flygsidan och behörighetsområden. Åtgärderna ska anpassas om hoten mot den civila luftfartens säkerhet ökar. Vardera är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkterna 1 och 5, och andra skyddsbestämmelser som den parten kräver, vid in-resa till, avresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

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

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

9. Vardera parten ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luft-

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

fartyg som utsätts för olaga besittnings-tagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

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

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

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

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

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.

Artikel 16

Flygledningstjänst

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

2. Parterna ska samarbeta på inom om-rådet flygledningstjänst, med sikte att utvidga det gemensamma europeiska luft-rummet till Armenien och därmed skärpa de nuvarande säkerhetsnormerna och göra den allmänna

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

lufttrafiken i Europa effektivare överlag, optimera kapaciteten vad gäller flygkontrolltjänst, minimera förseningarna och öka miljöeffektiviteten. I detta syfte ska Armenien delta som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet och andra organ med koppling till det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet på flygledningsområdet.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium ska följande gälla:

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

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

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

i) undersökningen av möjligheten att samarbeta med eller associeras till ett befintligt funktionellt luftrums-block eller skapa ett nytt,

ii) deltagandet i det gemensamma europeiska luftrumnets nätverk,

iii) anpassningen till Sesars utvecklingsplaner,

iv) förstärkningen av driftskompatibiliteten, och

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

Artikel 17 Miljö

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

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

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

4. Parterna inser vikten av att bekämpa klimatförändringarna och därför vikten av att ta itu med utsläpp av växthusgaser från luftfarten, både på inhemsk och internationell nivå. De är överens om att öka samarbetet kring dessa frågor, exempelvis genom relevanta multilaterala arrangemang, och då främst tillämpningen av den globala marknadsbaserade åtgärd som det 39:e mötet i Icaos församling enades om, och användningen av den mekanism som fastställdes genom artikel 6.4 i Parisavtalet inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar vid utvecklingen av globala marknadsbaserade åtgärder för att ta itu med utsläpp av växthusgaser från luftfartsektorn, och alla andra aspekter enligt den artikeln som är särskilt relevanta för utsläpp från internationell luftfart.

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

a) forskning om och utveckling av miljövänlig luftfartsteknik,

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

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

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

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

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

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

Artikel 18 Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

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

Artikel 19 Konsumentskydd

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

Artikel 20 Datoriserade bokningssystem

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga I ska parterna säkerställa att deras relevanta lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer för lufttransporter som anges i del A i bilaga II.
2. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium ska ha rätt att ta in sina

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 operat-

system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.

3. Vardera parten ska upphäva befintliga krav som skulle kunna begränsa den ena partens datoriserade bokningssystem's åtkomst till den andra partens marknad eller på annat sätt begränsa konkurrensen. Parterna ska avhålla sig från att anta sådana krav.

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

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

Artikel 21 Sociala aspekter

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

ing 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. Parterna bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren. Parterna åtar sig att samarbeta om arbetsmarknadsfrågor inom ramen för detta avtal, bland annat i fråga om påverkan på sysselsättning, grundläggande rättigheter i arbetslivet, arbetsvillkor, socialt skydd och social dialog.
3. Parterna ska genom sina lagar, författningar och metoder främja höga skyddsnivåer inom sysselsättning och sociala områden i den civila luftfarten.
4. Parterna erkänner vikten av de fördelar som uppstår när man kombinerar de betydande ekonomiska vinsterna från öppna och konkurrenskraftiga marknader med höga arbetsnormer för arbetstagarna. Parterna ska tillämpa det här avtalet så att det bidrar till hög standard i fråga om arbetsnormer oberoende av vem som äger de berörda luftfartygen eller deras egenskaper, och så att man säkerställer att de rättigheter och principer som ingår i deras respektive lagar och författningar inte undermineras utan verkligen tillämpas.
5. Parterna åtar sig att i sina lagar och metoder främja och effektivt tillämpa internationellt erkända grundläggande arbetsnormer i ILO:s grundläggande konventioner så som de ratificerats av Armenien och EU-medlemsstater.
6. Parterna åtar sig också att främja andra internationellt överenskomna normer och avtal på arbetsmarknadsområdet och det sociala området som är av betydelse för den civila luftfarten och deras faktiska tillämpning och efterlevnad i sin inhemska lagstiftning.
7. Vardera parten får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att behandla arbetsmarknadsfrågor som den anser vara viktiga.

AVDELNING III
INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER
Artikel 22
Tolkning och genomförande

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

2. Vardera parten ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt.

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

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

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

Artikel 23

Gemensamma kommittén

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

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

3. Den gemensamma kommittén ska själva anta sin arbetsordning.

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

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

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

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

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

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

10. Gemensamma kommittén ska också utveckla samarbete, främst i fråga om, att

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) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,
b) ta upp frågor i syfte att konkret lösa af-färsrelaterade frågor och frågor som rör af-färsmöjligheter som beskrivs i artikel 9 och som exempelvis kan hindra marknadstill-träde och en smidig drift av luftfart inom ra-
men för detta avtal, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda för ak-törerna på luftfartsmarknaden,

c) utbyta information, inklusive rådgivning om ändringar av parternas lagar, författ-ningar och politik som kan på-verka luftfar-ten,

d) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta av-tal, inbegripet rekommendationer om änd-ring av avtalet eller om villkor och förfaran-den för tredjeländers anslutning till avtalet,

e) diskutera allmänna frågor kopplade till in-vesteringar, ägande och kontroll,

f) utveckla samarbete på lagstiftnings-områ-det och ömsesidigt åtagande för att uppnå ömsesidigt erkännande och konvergens i fråga om regler och åtgärder,

g) när så är lämpligt uppmuntra till sam-råd om luftfartsfrågor som tas upp i internation-ella organisationer och i förbindelserna med tredjeländer och i multilaterala arrange-mang, inklusive överväganden om man ska inta en gemen-sam hållning,

h) underlätta utbytet av statistisk informat-ion parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ra-
men för detta avtal, och

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

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

12. Detta avtal ska inte utesluta samarbete och diskussioner mellan parternas behöriga myndigheter utanför den gemen-samma kommittén, inklusive på områdena flygsä-

a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;

b) addressing, with the aim of effectively re-solving, issues related to doing business and commercial opportunities, as referred to in Article 9, that may, inter alia, hamper mar-ket access and the smooth operation of air services under this Agreement, as a means of ensuring fair competition, regulatory con-vergence and the minimisation of the regula-tory burden as regards the operation of air services;

c) exchanging information, including advis-ing 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 in-vestment, 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 interna-tional organisations, in relations with third countries and in multi-lateral arrangements, including consideration of whether to adopt a joint approach;

h) facilitating the exchange of statistical in-formation between the Parties for the pur-
pose of monitoring the development of air services under this Agreement; and

i) considering the social effects of this Agreement as it is implemented and devel-
oping appropriate responses to concerns found to be legitimate.

11. If the Joint Committee does not con-sider 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 coop-eration and discussions between competent authorities of the Parties outside the Joint Committee, including in the fields of secu-

kerhet, luftfartsskydd, miljö, flygledningstjänst, luftfartens infrastruktur, konkurrens och konsumentskydd. Parterna ska informera den gemensamma kommittén om resultatet av sådant samarbete och sådana diskussioner som kan påverka tillämpningen av detta avtal.

Artikel 24 **Tvistlösning och skiljeförfarande**

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

2. Begäran om skiljeförfarande ska göras skriftligen till den andra parten. Den klagande parten ska i sin begäran ange vilken åtgärd det gäller och tydligt förklara skälen till varför den anser att en sådan åtgärd är oförenlig med detta avtal.

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

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

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

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

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

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

7. Senast 90 dagar efter det att skilje-domstolen tillsattes ska den för parterna lägga fram en interimrapport som ska innehålla en redogörelse för sakförhållandena, till-lämpligheten av de relevanta bestämmel-serna samt de viktigaste skälen till domsto-lens undersökningsresultat och rekomen-dationer. Om domstolen anser att den tids-fristen inte kan hållas, ska domstolens ord-förande skriftligen underrätta parterna och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sin inte-rimrapport. Under inga omständigheter ska interimrapporten läggas fram senare än 120 dagar efter den dag då skiljedomstolen till-sattes.

8. En part får inom 14 dagar från det att in-terimrapporten lades fram lämna in en skriftlig begäran till skiljedomstolen om att den ska ompröva särskilda aspekter i rap-porten.

9. I brådskande fall ska domstolen vidta alla åtgärder för att lägga fram sin interim-rap-port inom 45 dagar och, under alla omstän-digheter, senast 60 dagar efter den dag då den tillsattes. En part får inom sju dagar från det att interimrapporten lades fram lämna in en skriftlig begäran till skiljedomstolen om att den ska ompröva särskilda aspekter i interimrapporten. Efter att ha övervägt par-ternas skriftliga synpunkter på interimrap-porten, får skiljedomstolen ändra sin rapport och företa ytterligare utredningar som den anser motiverade. Domstolens slutliga avgö-rande ska innehålla en till-fredsställande dis-kussion om de argument som förts fram i samband med interimsoversynen och ska tydligt besvara parternas frågor och anmärk-ningar.

10. Domstolen ska lägga fram sitt slut-liga avgörande för parterna inom 120 dagar från och med den dag då den tillsattes. Om dom-stolen anser att den tidsfristen inte kan hål-las, ska domstolens ordförande skriftligen

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 in-terim relief measures pending the tribunal's final ruling.

7. The tribunal shall notify an interim re-port 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 estab-lishment. Where it considers that that dead-line cannot be met, the President of the tri-bunal shall notify the Parties in writing, stat-ing the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its interim report. Under no circumstances shall the in-terim report be notified later than 120 days after the date of establishment of the tribu-nal.

8. A Party may submit a written request to the tribunal to review specific aspects of the interim report within 14 days of its notifica-tion.

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 establish-ment. 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 con-sidering any written comments by the Par-ties on the interim report, the tribunal may modify its report and make any further ex-amination it considers appropriate. The find-ings of the final ruling shall include a suffi-cient 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

underrätta parterna och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sitt avgörande. Under inga omständigheter får avgörandet meddelas senare än 150 dagar efter den dag då domstolen tillsattes.

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

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

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

Artikel 25

Skyddsåtgärder

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

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

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

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

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

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

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.

Artikel 26

Förhållande till andra avtal

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

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

a) får befintliga rättigheter och mer gynnsamma bestämmelser eller behandlingar rörande ägarskap, trafikerättigheter, kapacitet, turtäthet, typ eller byte av flygplan, överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar och prissättning i bilaterala avtal eller arrangemang mellan Armenien och EU-medlemsstater som finns vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal och som inte omfattas av eller är gynnsammare när det

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 bi-lateral 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

gäller de berörda lufttrafik-företagens frihet enligt detta avtal fort-sätta att tillämpas, b) ska en dispyt mellan parterna om huruvida bestämmelserna eller behandlingar enligt bilaterala avtal eller arrangemang mellan Armenien och EU-medlemsstaterna är gynnsammare eller flexibla avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 24. Tvister om hur man fastställer förhållandet mellan motstridiga bestämmelser eller behandlingar ska också avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 24.

3. När avtalet träder i kraft i enlighet med artikel 30 och om inte annat följer punkt 2 i den här artikeln, ska avtalet ha företräde framför relevanta bestämmelser i befintliga bilaterala avtal och arrangemang mellan Armenien och EU-medlemsstaterna som finns vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal.

4. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén enligt artikel 23 i god tid för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Artikel 27 Ändringar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 28

Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Icao och till Förenta nationernas sekretariat.

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 Na-

Detta avtal ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den Iata-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för den skriftliga underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

Artikel 29 Registrering

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras hos Icaorådet, i enlighet med artikel 83 i konventionen, och hos Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadgar.

Artikel 30 Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

1. Detta avtal ska ratificeras eller godkännas av de parter som har undertecknat det i enlighet med deras egna förfaranden. Ratifikations- eller godkännandeinstrumenten ska deponeras hos depositarien, som ska underrätta den andra parten om detta.
2. Generalsekretären för Europeiska unionens råd ska vara depositarie för detta avtal.
3. Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer på depositariens underrättelse till parterna som bekräftar att det sista ratifikations- eller godkännandeinstrumentet mottagits.
4. Trots vad som sägs i punkt 3 enas parterna om att provisoriskt tillämpa detta avtal, så som sägs i punkt 5, i enlighet med sina interna förfaranden och sin tillämpliga nationella lagstiftning.
5. Den provisoriska tillämpningen träder i kraft den första dagen i den andra månad som följer på depositariens underrättelse till parterna som bekräftar mottagande av

tions 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) underrättelse från Europeiska unionen om avslutande av dessa förfaranden som är relevanta för Europeiska unionen och dess medlemsstater och nödvändiga för detta syfte, och
b) ratifikations- eller godkännandeinstrumentet som avses i punkt 1 som deponerats hos Armenien.

Artikel 31 Giltiga texter

Detta avtal ska upprättas i två exemplar på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och armeniska språken, vilka alla texter är lika giltiga. Om språkversionerna skiljer sig åt ska den gemensamma kommittén besluta om vilket språk som ska användas.
TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Bryssel den femtonde november år tjugohundratjugoett

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 under-signed Plenipotentiaries, duly authorised to this effect, have signed this Agreement.

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

*Andra bilagor
Bilaga I – II
Annex I - II*

BILAGA I ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

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

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

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

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

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

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

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

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

BILAGA II

(Föremål för regelbunden uppföljning)

REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

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

A.MARKNADSÅTKOMST OCH DÄRMED FÖRBUNDNA FRÅGOR

Nr 1008/2008

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

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

Nr 785/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, ändrad genom:
–Kommissionens förordning (EU) nr 285/2010 av den 6 april 2010

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8.

Nr 2009/12

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11.

Nr 96/67

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

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

Nr 80/2009

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–11 samt bilagorna.

B.FLYGSÄKERHET

Civil luftfartssäkerhet och Easas grundförordning

Nr 216/2008

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

–Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009

–Kommissionens förordning (EG) nr 1108/2009, tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–3 (endast första stycket) samt bilagan

–Kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013

–Kommissionens förordning (EU) 2016/4 av den 5 januari 2016

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

Nr 319/2014

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–17 och bilagan

Nr 646/2012

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 25.

Nr 104/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–7 och bilagan.

Flygdrift

Nr 965/2012

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

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

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

Flygbesättningar

Nr 1178/2011

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

- Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 av den 30 mars 2012
- Kommissionens förordning (EU) nr 70/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) nr 245/2014 av den 13 mars 2014
- Kommissionens förordning (EU) 2015/445 av den 17 mars 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2016/539 av den 6 april 2016

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

Olycksutredningar

Nr 996/2010

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

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

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

Nr 2012/780

Kommissionens beslut 2012/780/EU av den 5 december 2012 om rätt till tillgång till det europeiska centrala upplag med säkerhetsrekommendationer och svaren på dessa som inrättats enligt artikel 18.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning

RP 23/2022 rd

och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 5.

Initial luftvärdighet

Nr 748/2012

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

- Kommissionens förordning (EU) nr 7/2013 av den 8 januari 2013
- Kommissionens förordning (EU) nr 69/2014 av den 27 januari 2014
- Kommissionens förordning (EU) 2015/1039 av den 30 juni 2015
- Kommissionens förordning (EU) 2016/5 av den 5 januari 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10, bilaga I.

Fortsatt luftvärdighet

Nr 1321/2014

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

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

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

Ytterligare luftvärdighetsspecifikationer

Nr 2015/640

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5 och bilagorna.

Flygplatser

Nr 139/2014

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

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

Operatörer från tredjeland

Nr 452/2014

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

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

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

Nr 2015/340

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

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

Nr 2017/373

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och bilagorna.

Rapportering av händelser

Nr 376/2014

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007

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

Nr 2015/1018

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

Tillämpliga bestämmelser: Artikel 1 och bilagorna I–V.

Standardiseringsinspektioner

Nr 628/2013

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 26.

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

Nr 2111/2005

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

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

Nr 473/2006

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

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

Nr 474/2006

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

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

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

Tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

Nr 3922/91

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

–Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006

–Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006

–Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007

–Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008

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

C.LUFTFARTSSKYDD

Nr 300/2008

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

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

Nr 272/2009

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

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–2 och bilagan.

Nr 1254/2009

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

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

Nr 18/2010

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

Nr 2015/1998

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, ändrad genom

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

Nr 2015/8005

Kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 av den 16 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende

luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008, ändrad genom:

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

Nr 72/2010

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

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

D.FLYGLEDNINGSTJÄNST

Nr 549/2004

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

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

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

Nr 550/2004

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

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–18, bilaga I.

Nr 551/2004

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

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 9.

Nr 552/2004

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

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

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

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

Prestation och avgifter

Nr 390/2013

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

Nr 391/2013

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

Nätverksfunktioner

Nr 677/2011

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

–Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 970/2014 av den 12 september 2014

–Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–25 och bilagorna.

Nr 255/2010

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

–Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012

–Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1006 av den 22 juni 2016

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–15 och bilagorna.

Nr 2011/4130

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

Interoperabilitet

Nr 1032/2006

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

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

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

Nr 1033/2006

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

RP 23/2022 rd

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–5, bilagan.

Nr 633/2007

- Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst, ändrad genom:
- Kommissionens förordning (EU) nr 283/2011 av den 22 mars 2011

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

Nr 29/2009

- Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom:
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/310 av den 26 februari 2015

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

Nr 262/2009

- Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom:
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/2345 av den 14 december 2016

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

Nr 73/2010

- Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum, ändrad genom:
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1029/2014 av den 26 september 2014

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

Nr 1206/2011

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

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

Nr 1207/2011

RP 23/2022 rd

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

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

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

Nr 1079/2012

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

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

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

Sesar

Nr 219/2007

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

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

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

Nr 409/2013

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 15.

Nr 716/2014

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

Luftrum

Nr 2150/2005

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

RP 23/2022 rd

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–9 och bilagan.

Nr 923/2012

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

–Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015

–Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1185 av den 20 juli 2016

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

Nr 1332/2011

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

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–4 och bilagan

E.MILJÖ OCH BULLER

Nr 2002/49

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

–Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 av den 22 oktober 2008

–Kommissionens direktiv (EU) 2015/996 av den 19 maj 2015

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

Nr 2003/96

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

Tillämpliga bestämmelser: Artikel 14.1 b och 14.2.

Nr 2006/93

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

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

Nr 598/2014

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

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

F.KONSUMENTSKYDD

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom
–Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–6 och bilagan.

Nr 261/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1 till 16.

Nr 1107/2006

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

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

G.SOCIALA ASPEKTER

Nr 89/391

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, ändrat genom:
–Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/30/EG av den 20 juni 2007

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

Nr 2000/79

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 2–3 och bilagan.

Nr 2003/88

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

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

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 (*1)

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
- 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.

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