



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 9. aprīlī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2021/0085(NLE)

7656/21
ADD 1

AVIATION 65
RELEX 276
COEST 77
NIS 7
OC 12
AM 2

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 8. aprīlis
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 161 final Annex
Temats:	PIELIKUMS dokumentam Priekšlikums Padomes lēmumam par Kopējās aviācijas telpas nolīguma starp Armēnijas Republiku, no vienas puses, un Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no otras puses, parakstīšanu Eiropas Savienības vārdā un tā provizorisku piemērošanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 161 *final Annex*.

Pielikumā: COM(2021) 161 *final Annex*



Briselē, 8.4.2021.
COM(2021) 161 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

Priekšlikums Padomes lēmumam

par Kopējās aviācijas telpas nolīguma starp Armēnijas Republiku, no vienas puses, un Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no otras puses, parakstīšanu Eiropas Savienības vārdā un tā provizorisku piemērošanu

KOPĒJĀS AVIĀCIJAS TELPAS NOLĪGUMS
STARP ARMĒNIJAS REPUBLIKU,
NO VIENAS PUSES,
UN EIROPAS SAVIENĪBU UN TĀS DALĪBVALSTĪM,
NO OTRAS PUSES

SATURS

1. PANTS Mērķis
2. PANTS Definīcijas

I SADAĻA. EKONOMISKIE NOTEIKUMI

3. PANTS Tiesību piešķiršana
4. PANTS Darbības atļauja
5. PANTS Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana
6. PANTS Investīcijas gaisa pārvadātājos
7. PANTS Atbilstība tiesību aktiem un noteikumiem
8. PANTS Godīga konkurence
9. PANTS Komercespējas
10. PANTS Muitas nodokļi un nodokļu piemērošana
11. PANTS Lietošanas maksas
12. PANTS Gaisa pārvadājumu maksas un gaisa pārvadājumu tarifi
13. PANTS Statistika

II SADAĻA SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

14. PANTS Aviācijas drošums
15. PANTS Aviācijas drošība
16. PANTS Gaisa satiksmes pārvaldība
17. PANTS Vide
18. PANTS Gaisa pārvadātāju atbildība
19. PANTS Patērētāju aizsardzība
20. PANTS Datorizētas rezervācijas sistēmas
21. PANTS Sociālie aspekti

III SADAĻA INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

22. PANTS Interpretācija un izpilde
23. PANTS Apvienotā komiteja
24. PANTS Strīdu izšķiršana un šķīrējtiesa

25. PANTS Aizsargpasākumi
26. PANTS Saistība ar citiem nolīgumiem
27. PANTS Grozījumi
28. PANTS Nolīguma izbeigšana
29. PANTS Nolīguma reģistrācija
30. PANTS Stāšanās spēkā un pagaidu piemērošana

I PIELIKUMS. Pārejas noteikumi

II PIELIKUMS. Noteikumi, kas piemērojami civilās aviācijas jomā

ARMĒNIJAS REPUBLIKA (turpmāk — “Armēnija”),

no vienas puses,

un

BEĻĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

HORVĀTIJAS REPUBLIKA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJA,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

būdamas Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk kopā — “ES Līgumi”) puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk kopā — “ES dalībvalstis” vai atsevišķi — “ES dalībvalsts”),

un EIROPAS SAVIENĪBA,

no otras puses,

Armēnija un ES dalībvalstis, būdamas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī, puses kopā ar Eiropas Savienību;

ŅEMOT VĒRĀ Partnerības un sadarbības nolīgumu starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Armēnijas Republiku, no otras puses, kas parakstīts Luksemburgā, 1996. gada 22. aprīlī;

VĒLOTIES izveidot Kopēju aviācijas telpu (KAT), kuras pamatā ir mērķis atvērt piekļuvi Pušu tirgiem ar vienlīdzīgiem konkurences nosacījumiem, bez diskriminācijas un ar vienotu noteikumu ievērošanu, tostarp drošuma, drošības, gaisa satiksmes pārvaldības, konkurences, sociālo aspektu un vides jomā;

VĒLOTIES uzlabot gaisa pārvadājumu pakalpojumus un veicināt starptautisko aviācijas sistēmu, pamatojoties uz atklātu un godīgu konkurenci bez diskriminācijas starp gaisa pārvadātājiem tirgū,

VĒLOTIES veicināt savas intereses saistībā ar gaisa transportu;

ATZĪSTOT efektīvas gaisa transporta savienojamības nozīmi tirdzniecības, tūrisma, investīciju, ekonomikas un sociālajā attīstībā;

VIENOJOTIES, ka ir lietderīgi par KAT noteikumu pamatu ņemt attiecīgos tiesību aktus, kas ir spēkā Eiropas Savienībā un kas minēti šā nolīguma II pielikumā;

ATZĪSTOT, ka pilnīga KAT noteikumu izpilde dod Pusēm tiesības pilnībā izmantot tās priekšrocības, tostarp atvērt piekļuvi tirgiem un nodrošināt maksimālu ieguvumu patērētājiem, nozarēm un abu Pušu darbaspēkam;

ATZĪSTOT, ka KAT izveide un tās noteikumu izpilde nav iespējama bez pārejas pasākumiem, kad tie ir vajadzīgi;

ATZĪSTOT, ka šajā saistībā svarīga ir pienācīga palīdzība;

VĒLOTIES panākt augstāko gaisa transporta drošuma un drošības līmeni un apliecinot savas nopietnās bažas par rīcību vai draudiem, kas vērsti pret gaisa kuģu drošību un kas apdraud personu vai īpašuma drošību, negatīvi ietekmē gaisa kuģu darbību un mazina ceļotāju pārliecību par civilās aviācijas drošumu;

APŅEMOTIES palielināt iespējamus ieguvumus no sadarbības regulējuma jomā un savu civilajai aviācijai piemērojamo attiecīgo tiesību aktu un noteikumu saskaņošanas;

ATZĪSTOT nozīmīgos iespējamus ieguvumus no konkurētspējīgiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un dzīvotspējīgām gaisa transporta nozarēm;

VĒLOTIES veicināt brīvu, godīgu un neizkropļotu konkurenci, atzīstot, ka subsīdijas var nelabvēlīgi ietekmēt konkurenci un apdraudēt šā nolīguma pamatmērķus, un atzīstot to, ka bez vienlīdzīgiem konkurences nosacījumiem gaisa pārvadātājiem ar brīvu, godīgu un neizkropļotu konkurenci iespējamie ieguvumi varētu netikt realizēti;

AR NODOMU balstīties uz nolīgumu un pasākumu sistēmu, kas pastāv starp Pusēm, nolūkā atvērt piekļuvi tirgiem un maksimāli palielinātu ieguvumus patērētājiem, nosūtītājiem, gaisa pārvadātājiem, kā arī lidostām un to darbiniekiem, kopienām un citiem netiešiem labuma guvējiem;

APSTIPRINOT vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā,

APSTIPRINOT vajadzību pēc steidzamas darbības nolūkā novērst klimata pārmaiņas un vajadzību pēc pastāvīgas sadarbības nolūkā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas aviācijas nozarē saskaņā ar daudzpusējiem pasākumiem šajā jautājumā un galvenokārt attiecīgajiem Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) instrumentiem un 2015. gada 12. decembra Parīzes nolīgumu atbilstīgi Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām;

APSTIPRINOT to, cik svarīga ir patērētāju aizsardzība, tostarp aizsardzība, ko sniedz 1999. gada 28. maijā Monreālā parakstītā Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, un pienācīga patērētāju aizsardzības līmeņa sasniegšana saistībā ar gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, un atzīstot vajadzību pēc savstarpējas sadarbības šajā jomā;

ATZĪSTOT to, ka lielākas komerciespējas nav paredzētas tam, lai pazeminātu Pušu darba vai ar darbu saistītus standartus, un apstiprinot starptautiskās aviācijas sociālā aspekta nozīmīgumu, kā arī to, cik svarīgi ir ņemt vērā tirgu atvēršanas ietekmi uz darbu, nodarbinātību un darba apstākļiem;

ŅEMOT VĒRĀ to, ka gaisa transporta turpmākai attīstībai ir svarīga gaisa transporta nozares labāka piekļuve kapitālam;

ATZĪSTOT priekšrocības, kuras varētu rasties, piešķirot trešām valstīm piekļuvi šim nolīgumam,

VĒLOTIES noslēgt nolīgumu par gaisa transportu, kas papildinātu Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju;

IR VIENOJUŠĀS ŠĀDI.

1. PANTS

Mērķis

Šā nolīguma mērķis ir starp Pusēm izveidot kopēju aviācijas telpu, kuras pamatā ir pakāpeniska tirgu atvēršana, gaisa pārvadātāju īpašumtiesību un kontroles liberalizēšana, godīgi un vienlīdzīgi konkurences nosacījumi, nediskriminējoši un kopēji noteikumi tostarp drošuma, drošības, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālo aspektu un vides jomā. Tādēļ šajā nolīgumā ir ietverti noteikumi, ko saskaņā ar turpmāk izklāstītajiem nosacījumiem piemēro starp Pusēm. Šie noteikumi ietver noteikumus, kas paredzēti II pielikumā norādītajos tiesību aktos.

2. PANTS

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav norādīts citādi, termins:

1. “nolīgums” ir šis nolīgums, tā pielikumi un papildinājumi un jebkādi to grozījumi;
2. “gaisa transports” ir pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumi ar gaisa kuģi vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību vai īres maksu, tostarp regulāri un neregulāri pakalpojumi;
3. “valstspiederības noteikšana” ir konstatējums, ka gaisa pārvadātājs, kurš piedāvā sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, izpilda šā nolīguma 4. panta prasības attiecībā uz tā īpašumtiesībām, faktisko kontroli un galveno darījumdarbības vietu;
4. “sagatavotības konstatējums” ir atzinums, ka gaisa pārvadātājam, kurš piedāvā sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ir apmierinošas finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze šādu pakalpojumu sniegšanā, un tas ir gatavs izpildīt normatīvos aktus un prasības, kas reglamentē šādu pakalpojumu sniegšanu;
5. “kompetentās iestādes” ir valdības aģentūras vai valsts subjekti, kas atbild par administratīvu funkciju izpildi saskaņā ar šo nolīgumu;
6. “Konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī un ietver:

- a) visus grozījumus, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) punktu un ko ir ratificējusi gan Armēnija, gan ES dalībvalsts vai dalībvalstis, ja attiecīgā jautājumā tie ir būtiski, un
 - b) visus pielikumus vai grozījumus, kas pieņemti saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šie pielikumi vai grozījumi jebkurā laikā ir spēkā gan Armēnijā, gan ES dalībvalstī vai dalībvalstīs, ja attiecīgā jautājumā tie ir būtiski;
7. “pilnas izmaksas” ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta pieņemama maksa par pieskaitāmiem administratīviem izdevumiem;
 8. “starptautiskais gaisa transports” ir gaisa pārvadājumi pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijas gaisa telpai;
 9. “Puses” ir Armēnija, no vienas puses, un Eiropas Savienība un tās dalībvalstis, no otras puses;
 10. “galvenā darījumdarbības vieta” ir gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai Puses teritorijā reģistrēts birojs, kurā veic gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumderīguma uzraudzību;
 11. “nekomerciāla pietura” ir nosēšanās jebkādu iemeslu dēļ, kas nav pasažieru uzņemšana gaisa kuģī vai izsēdināšana no tā, nedz arī bagāžas, kravas un/vai pasta sūtījumu iekraušana vai izkraušana;
 12. “gaisa pārvadājumu maksas” ir cenas, kas maksājamas gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem, vai citiem biļešu pārdevējiem par pasažieru pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumu pakalpojumus (tostarp jebkuru citu pārvadāšanas veidu, kas ir ar to saistīts), un visi nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem;
 13. “gaisa pārvadājumu tarifi” ir cenas, kas maksājamas par kravas pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumu pakalpojumus (tostarp jebkuru citu pārvadāšanas veidu, kas ir ar to saistīts), un nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem;
 14. “teritorija” attiecībā uz Armēniju ir Armēnijas Republikas teritorija, bet attiecībā uz Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm — sauszemes teritorija, iekšējie ūdeņi un dalībvalstu teritoriālā jūra, kur tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību un saskaņā ar šiem līgumiem un gaisa telpa virs tiem;
 15. “lietošanas maksa” ir maksa, ko gaisa pārvadātājiem uzliek par lidostas, lidostas vides,

aeronavigācijas vai aviācijas drošības objektu vai pakalpojumu izmantošanu, tostarp par saistītu pakalpojumu un objektu izmantošanu;

16. “pašpakalpojumi” ir situācija, kad lidostas lietotājs tieši nodrošina sev vienas vai vairāku kategoriju apkalpošanu uz zemes un par to nodrošināšanu neslēdz nekādu līgumu ar kādu trešo personu; šajā definīcijā lidostas lietotājus savā starpā neuzskata par trešām personām, ja:

- a) vienam lietotājam pieder lielākā daļa otra lietotāja, vai
- b) kādai vienai struktūrai pieder lielākā daļa katra lietotāja;

17. “piektās brīvības tiesības” ir tiesības vai privilēģijas, ko viena valsts (“piešķirēja valsts”) piešķir otras valsts (“saņēmeja valsts”) gaisa pārvadātājiem starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai starp piešķirējas valsts teritoriju un trešās valsts teritoriju ar nosacījumu, ka šādi pārvadājumi sākas vai beidzas saņēmejas valsts teritorijā;

18. “trešā valsts” ir puse, kas nav šā nolīguma Puse.

I SADAĻA EKONOMISKIE NOTEIKUMI

3. PANTS

Tiesību piešķiršana

1. Uz šajā pantā paredzētajām tiesībām attiecas šā nolīguma I pielikumā paredzētie pārejas noteikumi.

Satiksmes tiesības un maršrutu saraksts

2. Katra Puse piešķir otrai Pusei šādas tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, ko nediskriminējošā veidā īsteno otras Puses gaisa pārvadātāji:

- a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;
- b) tiesības veikt tās teritorijā nekomerciālu pieturu;
- c) tiesības veikt regulārus un neregulārus pasažieru, apvienotos un vienīgi kravu starptautiskos

gaisa pārvadājumus starp punktiem¹ šādos maršrutos:

i) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem:

punkti Eiropas Savienībā — starppunkti Eiropas kaimiņattiecību politikas partneru teritorijās², valstīs, kas ir daudzpusējā nolīguma par Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidi puses,³ vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalstīs⁴ — punkti Armēnijā — punkti citās teritorijās;

ii) Armēnijas gaisa pārvadātājiem:

punkti Armēnijā — starppunkti Eiropas kaimiņattiecību politikas partneru teritorijās, valstīs, kas ir daudzpusējā nolīguma par Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidi puses, vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalstīs — punkti Eiropas Savienībā;

d) citas šajā nolīgumā norādītās tiesības.

Darbības elastīgums

3. Katras Puses gaisa pārvadātāji pēc savas izvēles var jebkurā vai visos lidojumos 2. punktā noteiktajos maršrutos:

- a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;
- b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;
- c) apkalpot starppunktus un citus punktus, kā arī punktus Pušu teritorijās jebkurā kombinācijā un secībā saskaņā ar 2. punkta noteikumiem;
- d) izlaist nosēšanos kādā punktā vai punktos;
- e) pārceļt pārvadājumus no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā (gaisa kuģa maiņa, nemainot lidojuma numuru);

¹ Ar punktiem šajā pantā saprot starptautiski atzītas lidostas.

² Skatīt: Padomes 2003. gada 16. jūnija secinājumi kopā ar Komisijas 2004. gada 12. maija paziņojumu par Eiropas kaimiņattiecību politiku, ko apstiprinājusi Padome savos 2004. gada 14. jūnija secinājumos.

³ Publicēti ES OV L 285 16.10.2006.

⁴ Islandes Republika, Lihtenšteinas Firstiste, Norvēģijas Karaliste un Šveices Konfederācija.

- f) veikt starptosēšanos jebkurā punktā, kas atrodas katras Puses teritorijā vai ārpus tās;
- g) veikt tranzīta pārvadājumus caur otras Puses teritoriju;
- h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tā, kur šie pārvadājumi sākas; un
- i) apkalpot vairāk nekā vienu punktu vienā lidojumā (*co-terminalisation*).

Šajā punktā paredzēto darbības elastīgumu var izmantot bez virziena vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem un nezaudējot jebkādas tiesības veikt pārvadājumus, kuri ir citādi atļauti šajā nolīgumā, ja:

- i) Armēnijas gaisa pārvadātāji apkalpo kādu punktu Armēnijā;
- ii) Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji apkalpo kādu punktu Eiropas Savienībā.

4. Katra Puse ļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un jaudu, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Atbilstīgi šīm tiesībām neviena no Pusēm nedrīkst vienpusēji ierobežot pārvadājumu apjomu, pakalpojumu biežumu vai regularitāti, pārvadājumu maršrutus, izcelsmi un galamērķi, vai otras Puses gaisa pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai tipus, izņemot gadījumus, kad tas saistīts ar muitas, tehniskiem, darbības, vides vai veselības aizsardzības apsvērumiem, vai ja šajā nolīgumā paredzēts citādi.

5. Katras Puses gaisa pārvadātāji, tostarp piemērojot kodu koplietojuma nosacījumus, var apkalpot jebkuru punktu, kas atrodas trešā valstī un kas neietilpst konkrētā maršrutā, ja vien tie neizmanto piektās brīvības tiesības.

6. Neviena šā nolīguma nosacījums nepiešķir:

- a) Armēnijas gaisa pārvadātājiem tiesības jebkurā ES dalībvalstī uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts tajā pašā ES dalībvalstī;
- b) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem tiesības Armēnijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts Armēnijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību.

7. Īstenojot savas attiecīgās tiesības un pienākumus saskaņā ar šo nolīgumu, Puses nekādā veidā nediskriminē otras Puses gaisa pārvadātājus, jo īpaši valstspiederības dēļ.

8. Neatkarīgi no citiem šā nolīguma noteikumiem katrai Pusei ir tiesības atteikties veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus no, uz vai caur tādas trešās valsts teritoriju, ar kuru šai Pusei nav diplomātisku attiecību.

4. PANTS

Darbības atļauja

1. Saņemot darbības atļaujas pieteikumu no vienas Puses gaisa pārvadātāja, otra Puse piešķir attiecīgās darbības un tehniskās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, ja:

a) attiecībā uz Armēnijas gaisa pārvadātāju:

i) gaisa pārvadātāja galvenā darījumdarbības vieta atrodas Armēnijā, un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar Armēnijas tiesību aktiem; un

ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli īsteno un uztur Armēnija, kas izdevusi gaisa kuģa ekspluatanta apliecību, un ir precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde; un

iii) ja vien šā nolīguma 6. pantā nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs ir Armēnijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, un faktiskā kontrolē, vai abējādi;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

i) gaisa pārvadātāja galvenā darījumdarbības vieta atrodas Eiropas Savienības teritorijā, un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar piemērojamiem Eiropas Savienības tiesību aktiem; un

ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli īsteno un uztur ES dalībvalsts, kas atbild par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un ir precīzi norādīta kompetentā iestāde; un

iii) ja vien šā nolīguma 6. pantā nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs ir Eiropas Savienības

vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalsts vai dalībvalstu un/vai to valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, un/vai faktiskā kontrolē, vai abējādi;

- c) ir izpildīti šā nolīguma 14. un 15. panta noteikumi; un
- d) gaisa pārvadātājs izpilda tiesību aktos un noteikumos paredzētos nosacījumus, kurus parasti starptautiskajam gaisa transportam piemēro Puse, kas izskata pieteikumu.

2. Piešķirot darbības un tehniskās atļaujas, Puses pret visiem pārvadātājiem izturas nediskriminējošā veidā.

3. Saņemot darbības atļaujas pieteikumu no vienas Puses gaisa pārvadātāja, otra Puse atzīst visus sagatavotības un/vai valstspiederības konstatējumus, ko par attiecīgo gaisa pārvadātāju sagatavojusi pirmā Puse, tā, it kā šādus konstatējumus būtu sagatavojušas tās kompetentās iestādes, un neveic šo jautājumu papildu izmeklēšanu, izņemot šā punkta a) un b) apakšpunktā norādītos gadījumus.

- a) Ja pēc darbības atļaujas pieteikuma saņemšanas no gaisa pārvadātāja vai pēc šādas atļaujas piešķiršanas saņēmējas Puses kompetentajām iestādēm ir konkrētas bažas par to, ka, neraugoties uz otras Puses sagatavoto konstatējumu, nav izpildīti šā panta 1. punktā izklāstītie nosacījumi attiecīgo darbības vai tehnisko atļauju piešķiršanai, saņēmēja Puse nekavējoties informē otru Pusi, pienācīgi pamatojot savu šaubu iemeslus. Minētajā gadījumā jebkura Puse var lūgt apspriešanos, tostarp ar Pušu kompetento iestāžu pārstāvjiem, un/vai papildu informāciju saistībā ar bažām, un uz šādiem apspriešanās pieprasījumiem atbild pēc iespējas ātrāk. Ja jautājums nav atrisināts, jebkura Puse var iesniegt lietu Apvienotajā komitejā.
- b) Šis punkts neattiecas uz konstatējumu atzīšanu saistībā ar drošuma apliecībām vai licencēm, drošības pasākumiem vai apdrošināšanas segumu.

5. PANTS

Darbības atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana

1. Jebkuras Puses kompetentās iestādes var atteikt, atsaukt, apturēt, paredzēt nosacījumus vai ierobežot darbības vai tehniskās atļaujas vai citādi atteikt, apturēt, paredzēt nosacījumus vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja darbību gadījumos, ja:

- a) attiecībā uz Armēnijas gaisa pārvadātāju:

i) gaisa pārvadātāja galvenā darbības vieta neatrodas Armēnijā vai tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar piemērojamiem Armēnijas tiesību aktiem, vai

ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli neīsteno vai neztur Armēnija, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai

iii) ja vien šā nolīguma 6. pantā nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs nav Armēnijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, vai faktiskā kontrolē, vai abējādi;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

i) gaisa pārvadātāja galvenā darbības vieta neatrodas Eiropas Savienības teritorijā vai tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar piemērojamiem Eiropas Savienības tiesību aktiem, vai

ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli neīsteno vai neztur ES dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai

iii) ja vien šā nolīguma 6. pantā nav norādīts citādi, gaisa pārvadātājs nav Eiropas Savienības vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalsts vai dalībvalstu un/vai šo valstu valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām, vai to faktiskā kontrolē, vai abējādi;

c) nav izpildīti šā nolīguma 8., 14. un 15. panta noteikumi; vai

d) gaisa pārvadātājs nav izpildījis šā nolīguma 7. pantā minēto tiesību aktu un noteikumu prasības un/vai tiesību aktu un noteikumu prasības, kuras parasti starptautiskajam gaisa transportam piemēro Puse, kas izskata pieteikumu.

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav būtiski svarīga, lai novērstu turpmāku neatbilstību šā panta 1. punkta c) vai d) apakšpunktam, šajā pantā noteiktās tiesības īsteno tikai pēc apspriešanās ar otru Pusi.

3. Šis pants neierobežo nevienas Puses tiesības atteikt, atsaukt, apturēt, paredzēt nosacījumus vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja vai pārvadātāju darbības vai tehniskās atļaujas atbilstīgi šā nolīguma 14. vai 15. pantam.

6. PANTS

Investīcijas gaisa pārvadātājos

1. Neatkarīgi no šā nolīguma 4. un 5. panta un pēc tam, kad Apvienotā komiteja atbilstīgi 23. panta 8. punktam ir apstiprinājusi, ka saskaņā ar attiecīgajām tiesībām katra Puse un/vai tās valstspiederīgie var iegādāties otras Puses gaisa pārvadātāja vairākuma īpašumtiesības un/vai tā faktiski kontroli, Puses var atļaut ES dalībvalstīm un/vai to valstspiederīgajiem iegādāties Armēnijas gaisa pārvadātāja vairākuma īpašumtiesības un/vai tā faktiski kontroli, vai Armēnijai un/vai tās valstspiederīgajiem iegādāties Eiropas Savienības gaisa pārvadātāja vairākuma īpašumtiesības un/vai tā faktiski kontroli saskaņā ar šā panta 2. punktu.

2. Saistībā ar šā panta 1. punktu atļauj veikt specifiskus Pušu un/vai to valstspiederīgo investīcijas gaisa pārvadātājos, katru gadījumu izskatot atsevišķi, saskaņā ar iepriekšēju Apvienotās komitejas lēmumu atbilstīgi šā nolīguma 23. panta 2. punktam.

Minētajā lēmumā norāda nosacījumus, kas saistīti ar saskaņotajiem pakalpojumiem atbilstīgi šim nolīgumam un ar pakalpojumiem starp trešām valstīm un Pusēm. Šādam lēmumam nepiemēro šā nolīguma 23. panta 11. punkta noteikumus.

7. PANTS

Atbilstība tiesību aktiem un noteikumiem

1. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, otras Puses gaisa pārvadātāji ievēro minētajā teritorijā piemērojamos tiesību aktus un noteikumus par starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai izlidošanu no tās.

2. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, attiecībā uz otras Puses pasažieriem, apkalpi, bagāžu, kravu un/vai pasta sūtījumiem ievēro šajā teritorijā piemērojamos tiesību aktus un noteikumus par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas vai pasta sūtījumu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (tostarp noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošanu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai — pasta sūtījumu gadījumā — pasta noteikumus).

3. Puses to attiecīgajā teritorijā atļauj otras Puses gaisa pārvadātājiem veikt pasākumus nolūkā nodrošināt, ka tiek pārvadātas tikai tādas personas, kurām ir ceļošanas dokumenti, kas vajadzīgi, lai ielidotu vai atrastos tranzītā otras Puses teritorijā.

8. PANTS

Godīga konkurence

1. Puses atzīst, ka to kopīgs mērķis ir nodrošināt godīgu un konkurētspējīgu vidi un godīgas un vienlīdzīgas iespējas abu Pušu uzņēmumiem, kuri sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus, lai tie varētu konkurēt, sniedzot apstiprinātus pakalpojumus konkrētos maršrutos. Tāpēc Puses veic visus attiecīgos pasākumus, lai nodrošinātu šā mērķa pilnīgu sasniegšanu.

2. Puses apstiprina, ka brīva, godīga un neizkropļota konkurence ir svarīga šā nolīguma mērķu sasniegšanai, un norāda, ka efektīvai gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai ir svarīgi, lai pastāvētu visaptveroši konkurences tiesību akti un neatkarīga konkurences iestāde, kā arī tiktu stabili un efektīvi īstenoti attiecīgie konkurences tiesību akti. Katras Puses konkurences tiesību aktus, kuri attiecas uz šajā pantā ietvertajiem jautājumiem un kuros laiku pa laikam izdarīti grozījumi, piemēro gaisa pārvadātāju darbībām attiecīgās Puses jurisdikcijā. Puses atbalsta konkurences tiesību aktu savietojamību un konverģenci, un to efektīvu piemērošanu. Puses atbilstīgi un attiecīgā gadījumā sadarbosies jautājumos par konkurences tiesību aktu efektīvu piemērošanu, tostarp ļaujot saviem attiecīgajiem uzņēmumiem vai citiem valstspiederīgajiem saskaņā ar Pušu attiecīgajiem noteikumiem un judikatūru atklāt informāciju, kas saistīta ar Puses konkurences iestāžu veiktajām konkurences tiesību aktu piemērošanas darbībām.

3. Nekas šajā nolīgumā neietekmē, neierobežo vai neapdraud nevienas Puses attiecīgo konkurences iestāžu un tiesu (un Eiropas Komisijas) pilnvaras un tiesības, un visi jautājumi saistībā ar konkurences tiesību īstenošanu aizvien ir vienīgi šo iestāžu un tiesu kompetencē. Tāpēc visas darbības, ko kāda Puse veic saskaņā ar šo pantu, neskar šo iestāžu un tiesu iespējamās darbības.

4. Par visām darbībām, ko veic saskaņā ar šo pantu, atbild vienīgi Puses, un tās ir vērstas vienīgi pret otru Pusi un/vai uzņēmumiem, kuri sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus no/uz Pusēm. Uz šādām darbībām neattiecas šā nolīguma 24. pantā paredzētā strīdu izšķiršanas procedūra.

5. Katra Puse novērš visas diskriminācijas un negodīgas prakses formas, kas varētu negatīvi ietekmēt godīgas un vienlīdzīgas iespējas otras Puses uzņēmumiem, kuri sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus, konkurēt, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus.

6. Neviena Puse nepiešķir vai neļauj piešķirt subsīdijas vai atbalstu nevienam uzņēmumam, ja šādas subsīdijas vai atbalsts varētu būtiski un negatīvi ietekmēt godīgas un vienlīdzīgas iespējas otras Puses uzņēmumiem konkurēt, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus. Šādas publiskas subsīdijas vai atbalsts var ietvert cita starpā: šķērssubsīdiju piešķiršanu; saimnieciskās darbības zaudējumu kompensēšanu; kapitāla nodrošināšanu; dotācijas; garantijas; aizdevumus vai apdrošināšanu ar privilēģētiem nosacījumiem; aizsardzību no bankrota; izvairīšanos no

atmaksājamo summu piedziņas; izvairīšanos no investēto publisko līdzekļu parastas atmaksas; nodokļu atvieglojumus vai atbrīvojumus no nodokļiem; kompensācijas par valsts iestāžu uzliktu finansiālu apgrūtinājumu un piekļuvi ar diskriminējošiem vai nekomerciāliem noteikumiem aeronavigācijas vai lidostas objektiem un pakalpojumiem, degvielai, apkalpošanai uz zemes, drošībai, datorizētas rezervācijas sistēmām, laika nišu piešķiršanai vai citiem saistītiem objektiem un pakalpojumiem, kas vajadzīgi gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai.

7. Ja Puse sniedz publiskas subsīdijas vai atbalstu uzņēmumam, tā nodrošina šāda pasākuma pārredzamību, izmantojot atbilstošus līdzekļus, kas varētu ietvert prasību uzņēmumam skaidri un atsevišķi norādīt subsīdiju vai atbalstu savos pārskatos.

8. Katra Puse pēc otras Puses pieprasījuma saprātīgā laikā iesniedz otrai Pusei finanšu pārskatus, kas saistīti ar pirmās Puses jurisdikcijā esošiem subjektiem, un citu jebkuru informāciju, ko pamatoti varētu pieprasīt otra Puse, lai nodrošinātu šā panta noteikumu izpildi. Tā varētu ietvert sīku informāciju par subsīdijām vai atbalstu. Pusei, kura pieprasa šādu informāciju, varētu būt jāizskata šāda iesniegtā informācija kā konfidenciāla.

9. Neskarot nevienu attiecīgās kompetentās iestādes un/vai tiesas darbību, kas veikta, lai izpildītu 5. un 6. punktā paredzētos noteikumus:

- a) ja viena Puse konstatē, ka attieksme pret kādu uzņēmumu ir diskriminējoša vai negodīga 5. vai 6. punkta izpratnē, un to var pamatot, šī Puse iesniedz savus apsvērumus rakstveidā otrai Pusei. Pēc otras Puses informēšanas pirmā Puse var vērsties arī pie atbildīgajām valdības institūcijām otras Puses teritorijā, tostarp centrālā, reģionālā, provinciālā vai vietējā līmeņa institūcijām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus. Turklāt Puse var pieprasīt apspriešanos par šo jautājumu ar otru Pusi nolūkā atrisināt problēmu. Šādas apspriedes notiek ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc šāda lūguma saņemšanas. Tikmēr Puses apmainās ar pietiekamu informāciju, lai varētu pilnīgi izvērtēt pirmās Puses paustās bažas.
- b) ja Puses neatrisina jautājumu apspriedēs trīsdesmit (30) dienās no apspriežu sākuma vai ja apspriedes nesākas trīsdesmit (30) dienās no dienas, kad ir saņemts pieprasījums par iespējamo 5. vai 6. punkta pārkāpumu, Pusei, kura pieprasīja apspriešanos, ir tiesības pārtraukt īstenot šajā nolīgumā paredzētās tiesības attiecībā uz otras Puses uzņēmumiem, atsakot, atsaucot vai pārtraucot darbības atļauju vai paredzot tādus nosacījumus, kurus tā varētu uzskatīt par vajadzīgiem šādu tiesību izpildei, vai piemērot nodevas, vai veikt citas darbības. Saskaņā ar šo punktu veiktās darbības ir piemērotas, samērīgas un ierobežotas līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams.

10. Katra Puse efektīvi piemēro pretmonopolu likumus saskaņā ar 2. punktu un aizliedz uzņēmumiem:

- a) kopā ar jebkuru citu uzņēmumu slēgt nolīgumus, pieņemt lēmumus vai iesaistīties saskaņotā praksē, kura varētu ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus no/uz šo Pusi un

kuras mērķis vai ietekme ir konkurences novēršana, ierobežošana vai kropļošana. Šāds aizliegums varētu būt nepiemērojams, ja šādi nolīgumi, lēmumi vai prakse palīdz uzlabot pakalpojumu ražošanu vai izplatīšanu vai tehniskā vai ekonomiskā progresa veicināšanu, vienlaikus ļaujot patērētājiem gūt taisnīgu daļu no ieguvuma, un: a) neuzspiež attiecīgajiem uzņēmumiem ierobežojumus, kuri nav obligāti vajadzīgi, lai sasniegtu šos mērķus; b) neļauj šādiem uzņēmumiem likvidēt konkurenci attiecībā uz šo pakalpojumu būtisku daļu, un

- b) neļauj ļaunprātīgi izmantot dominējošo stāvokli tā, ka tas varētu ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz šo Pusi vai no tās.

11. Katra Puse uztic 10. punktā paredzēto pretmonopolu likumu izpildi vienīgi savai attiecīgajai un neatkarīgajai konkurences iestādei un/vai tiesai.

12. Neskarot nevienu darbību, ko veikusi attiecīgā konkurences iestāde un/vai tiesa nolūkā izpildīt 10. punktā paredzētos noteikumus, ja viena Puse konstatē, ka uzņēmums cieš no iespējama 10. punkta pārkāpuma, un to var pamatot, tā var iesniegt savus apsvērumus rakstveidā otrai Pusei. Pēc otras Puses informēšanas pirmā Puse var vērsties arī pie atbildīgajām valdības institūcijām otras Puses teritorijā, tostarp centrālā, reģionālā, provinciālā vai vietējā līmeņa institūcijām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus. Turklāt Puse var pieprasīt apspriešanos par šo jautājumu ar otru Pusi nolūkā atrisināt problēmu. Šādas apspriedes notiek ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc šāda lūguma saņemšanas. Tikmēr Puses apmainās ar pietiekamu informāciju, lai varētu pilnīgi izvērtēt pirmās Puses paustās bažas.

13. Ja Puses neatrisina jautājumu apspriedēs trīsdesmit (30) dienās no apspriežu sākuma vai ja apspriedes nesākas trīsdesmit (30) dienās no dienas, kad ir saņemts pieprasījums par iespējamo 10. punkta pārkāpumu, vai ja attiecīgā konkurences iestāde vai tiesa ir konstatējusi kādu pretmonopolu likumu pārkāpumu, Pusei, kura pieprasīja apspriešanos, ir tiesības pārtraukt īstenot šajā nolīgumā paredzētās tiesības attiecībā uz otras Puses uzņēmumiem, atsakot, atsaucot vai pārtraucot darbības atļauju vai paredzot tādus nosacījumus, kurus tā varētu uzskatīt par vajadzīgiem šādu tiesību izpildei, vai piemērot nodevas vai veikt citas darbības. Saskaņā ar šo punktu veiktās darbības ir piemērotas, samērīgas un ierobežotas līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams.

9. PANTS

Komerciespējas

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas attiecas uz gaisa transportu un precizēti šā nolīguma II pielikuma A daļā.

2. Puses vienojas, ka šķēršļi komerciālo pārvadātāju uzņēmējdarbības veikšanai mazinātu ieguvumus, kas jāsasniedz ar šo nolīgumu. Tādēļ Puses efektīvi un savstarpēji sadarbojas, lai likvidētu šķēršļus abu Pušu komerciālo operatoru uzņēmējdarbībai, ja šādi šķēršļi var kavēt komercdarbību, rada konkurences traucējumus vai ietekmē vienlīdzīgas konkurences iespējas.

3. Abu Pušu gaisa pārvadātājiem neprasa saglabāt vietējo sponsoru.

4. Apvienotā komiteja, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu, izstrādā sadarbības procesu saistībā ar uzņēmējdarbības veikšanu un komerciālajām iespējām; pārrauga progresu, efektīvi novēršot šķēršļus komerciālo operatoru uzņēmējdarbībai, un regulāri pārskata attīstību, tostarp attiecībā uz tiesību aktu un normatīviem grozījumiem. Saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai risinātu ar šā panta piemērošanu saistītus jautājumus.

5. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības brīvi izveidot birojus un objektus otras Puses teritorijā, lai sniegtu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un reklamētu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un saistītas darbības, tostarp tiesības pārdot un izsniegt jebkādu savu un citu pārvadātāju biļeti un/vai gaisa pārvadājumu pavadzīmi.

6. Katras Puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras Puses tiesību aktiem un noteikumiem par iecelšanu, uzturēšanos un nodarbinātību ievest un uzturēt otras Puses teritorijā vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu. Abas puses vajadzības gadījumā atvieglo un paātrina darba atļauju piešķiršanu darbiniekiem, kuri saskaņā ar šo punktu strādā birosos, tostarp tiem, kas veic dažus īslaicīgus pienākumus ne ilgāk par deviņdesmit (90) dienām, ievērojot attiecīgos spēkā esošos tiesību aktus un noteikumus.

7.a Neskarot šā punkta b) apakšpunktu, katram gaisa pārvadātājam saistībā ar apkalpošanu uz zemes otras Puses teritorijā ir:

i) tiesības nodrošināt pašam savu apkalpošanu uz zemes (pašpakalpojumi); vai

ii) tiesības izvēlēties no konkurējošiem kompleksu vai daļēju apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, tostarp no citiem gaisa pārvadātājiem, ja tiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Puses tiesību aktiem un noteikumiem, un ja tādi piegādātāji ir tirgū;

b) šā punkta a) apakšpunkta i) un ii) punktā minētās tiesības attiecas tikai uz konkrētiem pieejamo telpu vai ietilpības ierobežojumiem, kas saistīti ar vajadzību uzturēt drošu lidostas darbību. Ja šādi ierobežojumi ierobežo, nepieļauj vai liedz pašapkalpošanos un starp piegādātājiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, faktiski nav konkurences, attiecīgā Puse nodrošina, ka visi šie pakalpojumi ar vienlīdzīgiem un nediskriminējošiem

noteikumiem ir pieejami visiem gaisa pārvadātājiem; šādu pakalpojumu cenas nosaka saskaņā ar atbilstīgiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

8. Katram apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējam neatkarīgi no tā, vai tas ir gaisa pārvadātājs vai ne, ir tiesības otras Puses teritorijā sniegt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus gaisa pārvadātājiem, kas izmanto to pašu lidostu, ja tas ir atļauts un atbilst attiecīgajiem tiesību aktiem un noteikumiem.

9. Katra Puse nodrošina, ka tās noteikumi, pamatnostādnes un procedūras laika nišu piešķiršanai lidostās savā teritorijā tiek piemērotas neatkarīgi, pārredzami, efektīvi, nediskriminējoši un laikus.

10. Puse var pieprasīt paziņot saskaņā ar šo nolīgumu sniegto gaisa pārvadājumu darba plānus, programmas vai grafikus tikai informatīvos nolūkos, lai varētu pārbaudīt, vai tiek īstenotas šajā nolīgumā paredzētās tiesības. Ja Puse pieprasa šādu paziņojumu, tā samazina paziņošanas prasību un procedūru administratīvo slogu otras Puses gaisa transporta starpniekiem un gaisa pārvadātājiem.

11. Ikviens jebkuras Puses gaisa pārvadātājs drīkst iesaistīties gaisa pārvadājumu un saistīto pakalpojumu pārdošanā otras Puses teritorijā tieši un/vai pēc gaisa pārvadātāja izvēles, ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku palīdzību, vai internetā, vai ar jebkuru pieejamu līdzekli. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus pārvadājumu un saistītos pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumus un saistītos pakalpojumus minētās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

12. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts segt vietējos izdevumus, tostarp, bet ne tikai, degvielas iegādes izdevumus un lidostas maksas, otras Puses teritorijā vietējā valūtā. Pēc to izvēles ikvienas Puses gaisa pārvadātāji drīkst segt šādus izdevumus otras Puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar valsts normatīvajiem aktiem par valūtu.

13. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības jebkurā brīdī pēc pieprasījuma konvertēt brīvi konvertējamā valūtā un pārskaitīt no otras Puses uz paša izraudzītu valsti vietējos ieņēmumus. Konvertācija un pārskaitījumi ir jāatļauj tūlīt, bez ierobežojumiem vai aplikšanas ar attiecīgajiem nodokļiem pēc tirgus valūtas maiņas kursa, kas ir piemērojams attiecīgajām transakcijām un pārskaitījumiem dienā, kad gaisa pārvadātājs iesniedz sākotnējo pārskaitījuma pieteikumu, un tiem nepiemēro nekādas maksas, izņemot parasto maksu par banku pakalpojumiem, lai veiktu šādu konvertēšanu un pārskaitīšanu.

14. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens katras Puses gaisa pārvadātājs var slēgt mārketinga sadarbības līgumus, piemēram, līgumus par konkrētām vietām katrā lidojumā vai par sadarbības lidojumiem, ar:

- a) jebkuru Pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem;

- b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem, un
- c) jebkuru virszemes (sauszemes vai jūras) pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju jebkurā valstī;

ar nosacījumu, ka i) apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir atbilstīgas satiksmes tiesības un ii) līgumpārvadātājiem ir attiecīgās tiesības veikt pārvadājumus noteiktajā maršrutā, un iii) līgums atbilst prasībām attiecībā uz drošumu un konkurenci, kas parasti tiek piemērotas šādiem pasākumiem.

15. Attiecībā uz tādu pasažieru pārvadājumu pārdošanu, kuri ietver mārketinga sadarbības līgumus, pircējs jāinformē tirdzniecības vietā vai jebkurā gadījumā, reģistrējoties lidojumam, vai pirms iekāpšanas, ja attiecīgā savienotā lidojuma gadījumā reģistrācija nav vajadzīga, par to, kuri transporta pakalpojumu sniedzēji apkalpos katru pakalpojuma sektoru

16. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem neattiecas tiesību akti un noteikumi, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šos virszemes pārvadājumus piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu.

17. Neskarot jebkādus citus šā nolīguma noteikumus, katras Puses gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravas pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem ir tiesības bez ierobežojumiem saistībā ar starptautisko gaisa satiksmi izmantot jebkādu virszemes transportu kravas pārvadāšanai uz jebkuru punktu Pušu teritorijā vai trešās valstīs vai no tām, tostarp pārvadājumiem uz visām starptautiski atzītām lidostām ar muitas aprīkojumu un no tām, un attiecīgā gadījumā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem un noteikumiem ietverot tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē. Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai ar gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties paši veikt virszemes pārvadājumus vai nodrošināt tos, veicot pasākumus ar citiem virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, tostarp izmantot virszemes pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Šādus intermodālus kravas pārvadājumu pakalpojumus var piedāvāt par vienu kopēju cenu, kurā ir ietverta gan maksa par gaisa transportu, gan pārvadāšanu pa zemi — ar noteikumu, ka nosūtītāji nav maldināti par faktisko pārvadāšanu

18. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības slēgt franšīzes vai marķēšanas nolīgumus ar jebkuras Puses vai trešo valstu komercsabiedrībām, tostarp gaisa pārvadātājiem, ja gaisa pārvadātājiem ir attiecīga atļauja un tie atbilst nosacījumiem, kas paredzēti tiesību aktos un noteikumos, kurus Puses parasti piemēro šādiem pasākumiem, jo īpaši tiem, kuros pieprasīts izpaust pakalpojumu veicošā gaisa pārvadātāja identitāti.

19. Katras Puses gaisa pārvadātāji saskaņā ar iesaistīto Pušu normatīvajiem aktiem var noslēgt nolīgumus par gaisa kuģa nodrošināšanu starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem ar apkalpi vai bez

tās ar:

- a) jebkuru Pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un
- b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem,

ja visiem tādos nolīgumos iesaistītajiem ir pienācīgas atļaujas un šie nolīgumi atbilst tiesību aktos un noteikumos paredzētajiem nosacījumiem, kādus Puses parasti piemēro šādiem nolīgumiem. Neviena no Pusēm nevar pieprasīt, lai gaisa pārvadātājam, kas nodrošina gaisa kuģi, būtu šajā nolīgumā noteiktās tiesības veikt satiksmi tajos maršrutos, kuros gaisa kuģis tiks ekspluatēts. Puses var prasīt, lai šo vienošanos apstiprina to kompetentās iestādes. Ja Puse pieprasa šādu apstiprinājumu, tā gaisa pārvadātājiem samazina apstiprināšanas procedūras administratīvo slogu.

10. PANTS

Muitas nodokļi un nodokļu piemērošana

1. Ierodoties vienas Puses teritorijā, gaisa kuģi, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, ko veic otras Puses gaisa pārvadātāji, tā parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, zemes aprīkojumu, rezerves daļas (tostarp dzinējus), gaisa kuģa krājumus (tostarp, bet ne tikai, tādas preces kā pārtika, dzērieni un alkoholiskie dzērieni, tabakas izstrādājumi un citi ražojumi, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai tiek izmantoti tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata un ar nosacījumu, ka šāds aprīkojums un krājumi paliek uz gaisa kuģa klāja, atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko:
 - a) uzliek valsts vai vietējās iestādes vai Eiropas Savienība un
 - b) kuru pamatā nav sniegto pakalpojumu izmaksas.
2. Uz savstarpības pamata atbrīvojumu no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kuri minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kuru pamatā ir sniegtā pakalpojuma izmaksas, piemēro arī šādos gadījumos:
 - a) gaisa kuģa krājumiem, kas ir ievesti vai piegādāti Puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;

- b) zemes aprīkojumam un rezerves daļām (tostarp dzinējiem), kas ievesti Puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu tādu otras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas tiek izmantots starptautiskajos gaisa pārvadājumos;
- c) degvielai, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ir ievesti vai piegādāti Puses teritorijā, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- d) iespieddarbiem — kā noteikts katras Puses muitas tiesību aktos —, kas ir ievesti vai piegādāti vienas Puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas.

3. Nekas šajā nolīgumā neliedz Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā.

4. Gaisa kuģa aprīkojumu, kā arī šā panta 1. un 2. punktā minētos materiālus, krājumus un rezerves daļas, kas parasti paliek Puses gaisa pārvadātāja ekspluatētā gaisa kuģī, drīkst izkraut otras Puses teritorijā vienīgi ar minētās Puses muitas dienestu iepriekšēju atļauju, un var prasīt, lai tie tiktu uzglabāti minēto iestāžu uzraudzībā vai kontrolē uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai citai realizācijai saskaņā ar muitas noteikumiem.

5. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Puse līdzīgi piešķirusi tādus pašus atbrīvojumus, par šā panta 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu otras Puses teritorijā.

6. Nekas šajā nolīgumā neliedz kādai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā, nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu pakalpojuma posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

7. Bagāžu un kravas, kas tiešā tranzītā šķērso Puses teritoriju, atbrīvo no nodokļiem, muitas nodevām un citiem līdzīgiem maksājumiem, kas nav balstīti uz sniegto pakalpojumu izmaksām.

8. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minēto aprīkojumu un krājumus uzglabātu kompetento iestāžu uzraudzībā un kontrolē.

9. Šā nolīguma noteikumi neietekmē pievienotās vērtības nodokļa (PVN) jomu.

10. Šis nolīgums neietekmē starp ES dalībvalstīm un Armēniju noslēgto spēkā esošo konvenciju noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

11. PANTS

Lietošanas maksas

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas attiecas uz gaisa transportu un precizēti šā nolīguma II pielikuma A daļā.

2. Katra Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes vadības izmantošanu, ir saistītas ar izmaksām un nav diskriminējošas. Jebkurā gadījumā šāda veida lietošanas maksas otras Puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kuri ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam.

3. Katra Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Puses gaisa pārvadātājiem par lidostas, aviācijas drošības un saistīto objektu un pakalpojumu izmantošanu, izņemot maksas, ko iekasē saistībā ar šā nolīguma 9. panta 7. punktā minētajiem pakalpojumiem, nav netaisnīgi diskriminējošas, diskriminējošas valstspiederības dēļ un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Neskarot 16. panta 1. punktu, šie maksājumi ataino, bet nepārsniedz pilno pašizmaksu, kas maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostās, kurās izmanto vienotu maksājumu sistēmu. Šīs maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Objektus un pakalpojumus, par ko piemēro lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas otras Puses gaisa pārvadātājiem piemēro, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kuri ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam maksu piemērošanas dienā.

4. Katra Puse pieprasa maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām, kas atrodas tās teritorijā, un gaisa pārvadātājiem, kas izmanto pakalpojumus un objektus, veikt apspriešanos un apmainīties ar informāciju, kas varētu būt nepieciešama, lai nodrošinātu precīzu pārskatu par maksu pamatotību saskaņā ar šā panta 2. un 3. punktā izklāstītajiem principiem. Katra Puse nodrošina, ka maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras sniedz lietotājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai lietotāji varētu paust savu viedokli un iesniegt piezīmes pirms šādu izmaiņu veikšanas.

12. PANTS

Gaisa pārvadājumu maksas un gaisa pārvadājumu tarifi

1. Puses ļauj gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt gaisa pārvadājumu maksas un gaisa pārvadājumus tarifus, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci.
2. Katra Puse var nediskriminējošā veidā abu Pušu gaisa pārvadātājiem pieprasīt paziņot savām kompetentajām iestādēm to gaisa pārvadājumu maksas un gaisa pārvadājumu tarifus, kuru izcelsme ir Puses teritorijā, vienkāršoti un tikai informācijas nolūkā. Šādu gaisa pārvadātāju paziņojumu var pieprasīt ne ātrāk kā pēc tam, kad ir sniegts sākotnējais gaisa pārvadājumu maksu un gaisa pārvadājumu tarifu piedāvājums.
3. Kompetentās iestādes var apspriesties par tādiem jautājumiem kā, bet ne tikai, gaisa pārvadājumu maksu un gaisa pārvadājumu tarifu paziņošanas prasības un procedūras, kā arī, iespējams, netaisnīgas, nepamatotas, diskriminējošas vai subsidētas gaisa pārvadājumu maksas un gaisa pārvadājumu tarifi.

13. PANTS

Statistika

1. Katra Puse sniedz otrai Pusei pieejamos statistikas datus saistībā ar satiksmes pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar šo nolīgumu, kā to prasa Pušu attiecīgie tiesību akti un noteikumi, bez diskriminācijas, un kā var saprātīgi pieprasīt,
2. Puses sadarbojas, tostarp Apvienotajā komitejā saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas vajadzīga gaisa transporta attīstības uzraudzīšanai saskaņā ar šo nolīgumu.

II SADAĻA

SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

14. PANTS

Aviācijas drošums

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to

attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas attiecas uz gaisa transportu un kas noteikti šā nolīguma II pielikuma B daļā.

2. Lai nodrošinātu, ka Puses īsteno šā panta noteikumus un šā panta 1. punktā paredzētās regulatīvās prasības un standartus, Armēnija iesaistās Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbā kā novērotāja no šā nolīguma spēkā stāšanās dienas.

- a) Armēnijas pāreju uz atbilstību šā nolīguma II pielikuma B daļā noteiktajām regulatīvajām prasībām un standartiem saistībā ar gaisa transportu pastāvīgi uzrauga un periodiski novērtē Eiropas Savienība sadarbībā ar Armēniju.
- b) Kad Armēnija ir apmierināta ar to, kā ir izpildītas šā nolīguma II pielikuma B daļā noteiktās regulatīvās prasības un standarti saistībā ar gaisa transportu, tā informē Eiropas Savienību par to, ka būtu jāveic novērtējums.
- c) Ja Armēnija ir pilnībā izpildījusi šā nolīguma II pielikuma B daļā noteiktās regulatīvās prasības un standartus saistībā ar gaisa transportu, Apvienotā komiteja, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu, nosaka precīzu statusu un nosacījumus iepriekš minētajai Armēnijas dalībai Eiropas Aviācijas drošības aģentūrā novērotāja statusā.

3. Puses nodrošina, ka vienā no Pusēm reģistrētam gaisa kuģim, par kuru pastāv aizdomas, ka tas neatbilst starptautiskajiem aviācijas drošuma standartiem, kas noteikti saskaņā ar konvenciju par nosēšanos starptautiskajai gaisa satiksmei atvērtās lidostās otras Puses teritorijā, veic perona pārbaudi gaisa kuģī un gaisa kuģa ārpusē, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa un apkalpes dokumentu derīgumu, gan gaisa kuģa un tā aprīkojuma faktisko stāvokli.

4. Puses kompetentās iestādes jebkurā laikā drīkst pieprasīt apspriešanos par drošības standartiem, kurus ievēro otra Puse.

5. Puses kompetentās iestādes veic visus atbilstošos un tūlītējos pasākumus, ja tās konstatē, ka:

- a) gaisa kuģis, produkts vai darbība, iespējams, neatbilst minimālajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi Konvencijas vai regulatīvajām prasībām, un standartiem attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti šā nolīguma II pielikuma B daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams;
- b) pastāv nopietnas bažas par to, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst minimālajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi Konvencijas vai regulatīvajām prasībām, un standartiem attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti šā nolīguma II pielikuma B daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams;
- c) pastāv nopietnas bažas par to, ka netiek efektīvi uzturēti un administrēti minimālie standarti, kas noteikti atbilstīgi Konvencijas vai regulatīvajām prasībām, un standarti attiecībā uz gaisa transportu, kas noteikti šā nolīguma II pielikuma B daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir

piemērojams.

6. Ja viena Puse rīkojas atbilstīgi šā panta 5. punktam, tā savlaicīgi informē otru Pusi, paskaidrojot šādas rīcības iemeslus.

7. Jebkura darbība, ko Puse veic saskaņā ar šā panta 5. punktu, tiek pārtraukta, tiklīdz vairs nepastāv šādas darbības veikšanas iemesls.

15. PANTS

Aviācijas drošība

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas saistīti ar aviācijas drošību un noteikti šā nolīguma II pielikuma C daļā.

2. Eiropas Komisija Armēnijā var veikt pārbaudi saskaņā ar attiecīgajiem Eiropas Savienības tiesību aktiem par aviācijas drošību, kas minēti šā nolīguma II pielikuma C daļā. Puses izveido mehānismu, kas vajadzīgs informācijas apmaiņai par šādu drošības pārbaudžu rezultātiem.

3. Drošības garantēšana civilajiem gaisa kuģiem, to pasažieriem un apkalpei ir svarīgs priekšnosacījums starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, tāpēc Puses atkārtoti apliecina savu apņemšanos rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem un jo īpaši to saistības saskaņā ar Konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kurš parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas parakstīta Monreālā 1991. gada 1. martā, ciktāl abas Puses ir šo konvenciju, kā arī citu konvenciju un protokolu, kas saistīti ar civilās aviācijas drošību, dalībnieces.

4. Puses pēc pieprasījuma viena otrai sniedz visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošību, un jebkārus citus draudus civilās aviācijas drošībai.

5. Ja tas nav paredzēts šā nolīguma II pielikuma C daļā norādītajās regulatīvajās prasībās un standartos, kas saistīti ar aviācijas drošību, Puses savstarpējās attiecībās rīkojas atbilstīgi starptautiskajiem aviācijas drošības standartiem un attiecīgajai ICAO pieņemtajai ieteicamajai

praksei. Abas Puses pieprasa, lai tajās reģistrētie gaisa kuģu ekspluatanti, uzņēmēji, kuru galvenā darbījumbārbības vieta vai pastāvīgā mītne atrodas to teritorijā, un lidostu ekspluatanti to teritorijā darbotos saskaņā ar šiem aviācijas drošības noteikumiem.

6. Katra Puse nodrošina, ka tiek veikti efektīvi pasākumi tās teritorijā, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, tostarp, bet ne tikai, pasažieru un to rokas bagāžas, reģistrētās bagāžas pārbaude, personu, kas nav pasažieri, tostarp apkalpes, un priekšmetu, kurus tie pārvadā, pārbaude un drošības kontrole, kravas, pasta sūtījumu, lidojuma laikā patērējamo krājumu un lidostu krājumu pārmeklēšana un drošības kontrole, kā arī piekļuves kontrole atklātai teritorijai un ierobežotas iekļuves drošības zonām. Šie pasākumi ir jāpielāgo, lai tie būtu atbilstoši pieaugošajam civilās aviācijas drošības apdraudējumam. Katra Puse piekrīt, ka tās gaisa pārvadātājiem drīkst pieprasīt ievērot aviācijas drošības noteikumus, kas minēti šā pantā 1. un 5. punktā, un citus drošības noteikumus, ko pieprasa otra Puse, ierodoties vai atrodoties otras Puses teritorijā vai izlidojot no minētās teritorijas.

7. Pilnībā ievērojot un respektējot otras Puses suverenitāti, Puse var pieņemt drošības pasākumus iekļūšanai tās teritorijā, kā arī ārkārtas pasākumus, lai novērstu konkrētus draudus drošībai, par ko būtu nekavējoties jāpaziņo otrai Pusei. Katrai Pusei būtu jāizturas labvēlīgi pret jebkuru otras Puses pieprasījumu veikt īpašus drošības pasākumus, un pirmā Puse ņem vērā drošības pasākumus, kādus jau piemēro otra Puse, un jebkādu otras Puses piedāvātu viedokli. Katra Puse tomēr atzīst, ka nekas šajā pantā neierobežo Puses iespējas vispār atteikt ielidošanu tās teritorijā ar jebkuru lidojumu vai lidojumiem, kas pēc tās uzskatiem rada draudus tās drošībai. Izņemot gadījumus, kad tas pamatotu iemeslu dēļ nav iespējams ārkārtas situācijā, katra Puse iepriekš informē otru Pusi par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, ko paredzēts ieviest un kas varētu radīt būtisku finansiālu vai operacionālu ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kurus sniedz saskaņā ar šo nolīgumu. Katra Puse atbilstīgi šā nolīguma 23. pantam var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai apspriestu šādus drošības pasākumus.

8. Ja notiek incidents, kas saistīts ar civila gaisa kuģa nelikumīgu sagrābšanu, vai pastāv šādi draudi, vai notiek citas nelikumīgas darbības pret šāda gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes, lidostas vai aeronavigācijas objektu drošību, Puses palīdz viena otrai, atvieglējot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši novērstu šādu incidentu vai tā draudus.

9. Katra Puse veic visus pasākumus, ko tā uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš nelikumīgi sagrābts vai pret kuru veiktas citas nelikumīgas darbības un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvības. Ja vien tas ir lietderīgi, šādus pasākumus veic uz savstarpējas apspriešanās pamata.

10. Ja Pusei ir pietiekams pamats uzskatīt, ka otra Puse neievēro šajā pantā minētos aviācijas drošības noteikumus, šī Puse pieprasa tūlītēju apspriešanos ar otru Pusi. Šādu apspriešanos sāk trīsdesmit (30) dienās pēc šāda lūguma saņemšanas.

11. Neskarot šā nolīguma 5. pantu, gadījumā, ja trīsdesmit (30) dienās vai ilgākā laikposmā, par

ko ir panākta vienošanās, pēc šādas prasības izteikšanas nav panākta apmierinoša vienošanās, tas ir pamats, lai aizturētu, atsauktu vai ierobežotu otras Puses viena vai vairāku gaisa pārvadātāju darbības atļauju vai noteiktus nosacījumus šādām atļaujām.

12. Puse var veikt tūlītēju pagaidu darbību, ja to pieprasa tūlītējs un ārkārtas apdraudējums.

13. Jebkāda rīcība saskaņā ar šā panta 11. punktu tiek pārtraukta, kad otra Puse ir izpildījusi šā panta noteikumus.

16. PANTS

Gaisa satiksmes pārvaldība

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas saistīti ar gaisa transportu un noteikti šā nolīguma II pielikuma D daļā, un, ja tas nav paredzēts ES tiesiskajā regulējumā, vismaz attiecīgajiem *ICAO* standartiem un ieteicamajai praksei saskaņā ar šeit paredzētajiem nosacījumiem.

2. Puses sadarbojas gaisa satiksmes pārvaldības jomā ar mērķi paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, iekļaujot tajā Armēniju, lai pilnveidotu šobrīd spēkā esošos drošības standartus un uzlabotu Eiropas kopējās gaisa satiksmes vispārējo efektivitāti nolūkā optimizēt gaisa satiksmes vadības kapacitāti, pēc iespējas mazināt kavēšanos biežumu un uzlabot efektivitāti vides standartu ievērošanas ziņā. Šajā nolūkā Armēniju iesaista kā novērotāju Eiropas Vienotās gaisa telpas komitejā un citās ar Vienoto gaisa telpu saistītās struktūrās no šā nolīguma spēkā stāšanās dienas. Apvienotā komiteja atbild par sadarbības pārraudzību un atvieglināšanu gaisa satiksmes pārvaldības jomā.

3. Ar mērķi atvieglināt Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu piemērošanu to teritorijās:

- a) Armēnija veic vajadzīgos pasākumus, lai pielāgotu savus aeronavigācijas pakalpojumus un gaisa satiksmes pārvaldības institucionālās un uzraudzības struktūras Eiropas vienotās gaisa telpas prasībām;
- b) Armēnija jo īpaši izveido tādu piemērotu pārraudzības valsts struktūru, kas būtu vismaz funkcionāli neatkarīga no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja(-iem);
- c) Eiropas Savienība piesaista Armēniju attiecīgajām funkcionālajām iniciatīvām tādās jomās kā aeronavigācijas pakalpojumi, gaisa telpa un savietojamība, kas saistīta ar Eiropas vienoto gaisa telpu, tostarp:
 - i) pārbaudot iespēju sadarboties vai saistīties ar pašreizējo funkcionālo gaisa telpas bloku, vai izveidot jaunu;

- ii) piedaloties Eiropas vienotās gaisa telpas tīkla funkcijās;
 - iii) saskaņojot *SESAR* izvēšanas plānus;
 - iv) uzlabojot savietojamību; un
- d) Armēnija veic vajadzīgos pasākumus nolūkā ieviest ES darbības uzlabošanas sistēmu, lai optimizētu kopējo lidojumu efektivitāti, samazinātu izmaksas un uzlabotu pašreizējo sistēmu drošumu un veiktspēju.

17. PANTS

Vide

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas saistīti ar gaisa transportu un noteikti šā nolīguma II pielikuma E daļā.
2. Puses atbalsta vajadzību aizsargāt vidi, veicinot ilgtspējīgu aviācijas attīstību. Puses plāno strādāt kopā, lai noteiktu jautājumus, kuri ir saistīti ar aviācijas ietekmi uz vidi.
3. Puses atzīst to, ka ir svarīgi strādāt kopā, lai ņemtu vērā un samazinātu aviācijas ietekmi uz vidi saskaņā ar šā nolīguma mērķiem.
4. Puses atzīst to, ka ir svarīgi novērst klimata pārmaiņas un tāpēc samazināt ar aviāciju saistītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas gan iekšzemes, gan starptautiskā līmenī. Tās piekrīt pastiprināt sadarbību šajos jautājumos, tostarp ar attiecīgiem daudzpusējiem pasākumiem, jo īpaši īstenojot globālajā tirgū balstītus pasākumus, par ko tika panākta vienošanās *ICAO* 39. asamblejā, un izmantojot Parīzes nolīguma 6.4. pantā paredzēto mehānismu atbilstīgi Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām, lai izstrādātu starptautiskus globālajā tirgū balstītus pasākumus SEG emisiju samazināšanai aviācijas nozarē, un ar visiem citiem 6. pantā paredzētajiem aspektiem, kuri ir īpaši svarīgi saistībā ar starptautiskās aviācijas emisijām.
5. Puses apņemas apmainīties ar informāciju un nodrošināt regulāru tiešu saziņu un dialogu starp ekspertiem, lai uzlabotu sadarbību saistībā ar aviācijas ietekmi uz vidi, tostarp:
 - a) videi nekaitīgu aviācijas tehnoloģiju izpēti un attīstību;
 - b) gaisa satiksmes pārvaldības inovācijām nolūkā samazināt aviācijas ietekmi uz vidi;
 - c) ilgtspējīgas alternatīvās aviācijas degvielas izpēti un attīstību;

- d) viedokļu apmaiņu par jautājumiem, kas saistīti ar aviācijas ietekmi uz vidi un aviācijas emisiju ietekmes uz klimatu mazināšanu; un
- e) trokšņa mazināšanu un uzraudzību nolūkā samazināt aviācijas ietekmi uz vidi.

6. Puses saskaņā ar savām daudzpusējām tiesībām un pienākumiem vides jomā arī efektīvi veicina sadarbību, tostarp finanšu un tehnoloģiju jomā, saistībā ar pasākumiem, kas paredzēti starptautiskās aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai.

7. Puses atzīst, ka ir svarīgi veikt piemērotus pasākumus, lai novērstu vai citādi risinātu gaisa transporta ietekmi uz vidi, ar nosacījumu, ka šādi pasākumi pilnīgi atbilst Pušu tiesībām un pienākumiem saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un pienākumiem.

18. PANTS

Gaisa pārvadātāju atbildība

Puses atkārtoti apliecina savas saistības, ko tās uzņēmušās atbilstīgi Konvencijai par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Monreālā 1999. gada 28. maijā (Monreālas konvencija).

19. PANTS

Patērētāju aizsardzība

Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas saistīti ar gaisa transportu un precizēti šā nolīguma II pielikuma F daļā.

20. PANTS

Datorizētas rezervācijas sistēmas

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas

attiecas uz gaisa transportu un precizēti šā nolīguma II pielikuma A daļā.

2. Datorizētu rezervācijas sistēmu (turpmāk — “DRS”) piegādātājiem, kas darbojas vienas Puses teritorijā, ir tiesības ievest un uzturēt savas DRS un nodrošināt tām brīvu pieeju ceļojumu aģentūrām vai ceļojumu sabiedrībām, kuru galvenā uzņēmējdarbība ir ar ceļojumiem saistītu produktu izplatīšana otras Puses teritorijā, ja DRS atbilst visām attiecīgām otras Puses regulatīvajām prasībām.

3. Puses atceļ visas pastāvošās prasības, kas varētu ierobežot vienas Puses DRS brīvu piekļuvi otras Puses tirgum vai citādi ierobežot konkurenci. Puses atturas no šādu prasību pieņemšanas nākotnē.

4. Neviena Puse savā teritorijā nepiemēro vai neļauj piemērot otras Puses DRS piegādātājiem prasības attiecībā uz DRS attēlošanu, kas atšķiras no prasībām, kuras piemērotas pašas Puses DRS piegādātājiem vai citām DRS šīs Puses tirgū. Neviena Puse nepieļauj nolīgumu slēgšanu starp DRS piegādātājiem, to nodrošinātājiem un abonentiem, kas saistīti ar informācijas par ceļojumu pakalpojumiem apmaiņu un kas veicina visaptverošas un objektīvas informācijas sniegšanu patērētājiem vai regulatīvo prasību par neitrālu attēlošanu izpildi.

5. Vienas Puses DRS īpašniekiem un operatoriem, kuri izpilda otras Puses attiecīgās regulatīvās prasības, ja tādas ir, ir tādas pašas iespējas būt DRS īpašniekiem otras Puses teritorijā, kādas ir jebkuras citas DRS īpašniekiem un operatoriem, kuri darbojas tās Puses tirgū.

21. PANTS

Sociālie aspekti

1. Ievērojot šā nolīguma I pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus, Puses nodrošina, ka to attiecīgie tiesību akti, noteikumi vai procedūras atbilst regulatīvajām prasībām un standartiem, kas saistīti ar gaisa transportu un noteikti šā nolīguma II pielikuma G daļā.

2. Puses atzīst to, ka ir svarīgi ņemt vērā šā nolīguma ietekmi uz darbu, nodarbinātību un darba apstākļiem. Puses apņemas sadarboties ar darbu saistītos jautājumos šā nolīguma darbības jomā, tostarp saistībā ar ietekmi uz nodarbinātību, pamattiesībām darbā, darba apstākļiem, sociālo aizsardzību un sociālo dialogu.

3. Puses ar saviem tiesību aktiem, noteikumiem un praksi veicina augstu aizsardzības līmeni darba un sociālajā jomā civilās aviācijas nozarē.

4. Puses atzīst to, ka ir svarīgas priekšrocības, ko iegūst darba ņēmēji, kad tiek apvienoti būtiski ekonomikas ieguvumi no atvērtiem un konkurētspējīgiem tirgiem ar augstiem darba standartiem. Puses īsteno šo nolīgumu tā, lai veicinātu augstus darba standartus, neatkarīgi no attiecīgo gaisa pārvadātāju īpašumtiesībām vai veida, un lai nodrošinātu, ka to attiecīgajos tiesību aktos un noteikumos paredzētās tiesības un principi tiek nevis apdraudēti, bet efektīvi īstenoti.

5. Puses apņemas veicināt un savos tiesību aktos un praksē efektīvi ieviest starptautiski atzītus galvenos darba standartus, kas ietverti Armēnijas un ES dalībvalstu ratificētajās Starptautiskās Darba organizācijas konvencijās.

6. Puses apņemas veicināt arī citus starptautiski atzītus standartus un nolīgumus darba un sociālajā jomā, kas ir svarīgi civilās aviācijas nozarē, un to efektīvu ieviešanu un īstenošanu savos iekšzemes tiesību aktos.

7. Katra Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanākumi, lai risinātu ar darbu saistītus jautājumus, kurus pieprasītāja Puse uzskata par būtiskiem.

III SADAĻA INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

22. PANTS

Interpretācija un izpilde

1. Puses veic visus attiecīgos pasākumus, vispārējos vai īpašos, lai nodrošinātu no nolīguma izrietošo saistību izpildi, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas apdraudētu nolīguma mērķu sasniegšanu.

2. Katra Puse atbild par šā nolīguma pareizu īstenošanu tās teritorijā.

3. Katra Puse sniedz otrai Pusei, ievērojot attiecīgās Puses piemērojamos tiesību aktus un noteikumus, visu vajadzīgo informāciju un palīdzību gadījumā, ja minētā otrā Puse atbilstoši savām šajā nolīgumā paredzētajām pilnvarām veic izmeklēšanu par iespējamiem pārkāpumiem.

4. Kad vien Puses rīkojas atbilstīgi ar šo nolīgumu piešķirtajām pilnvarām jautājumos, kuros otra Puse ir ieinteresēta un kas attiecas uz otras Puses kompetentajām iestādēm vai uzņēmumiem, otras Puses kompetentajām iestādēm jābūt pilnīgi informētām un tām jābūt iespējai paust savus apsvērumus pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.

5. Ciktāl šā nolīguma noteikumi un šā nolīguma II pielikumā noteiktie tiesību aktu noteikumi pēc būtības ir vienādi ar atbilstīgajiem ES Līgumu noteikumiem un tiesību aktiem, kas ir pieņemti saskaņā ar ES Līgumiem, šos noteikumus attiecībā uz to īstenošanu un piemērošanu interpretē saskaņā ar attiecīgajiem Tiesas nolēmumiem un Eiropas Komisijas lēmumiem.

23. PANTS

Apvienotā komiteja

1. Ar šo tiek izveidota Apvienotā komiteja, kuru veido Pušu pārstāvji, kas atbild par šā nolīguma administrēšanas uzraudzību un nodrošina tā pareizu īstenošanu. Apvienotā komiteja sniedz ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, ko skaidri paredz šis nolīgums.
2. Apvienotā komiteja darbojas un lēmumus pieņem pēc vienprātības principa. Apvienotās komitejas pieņemtie lēmumi Pusēm ir saistoši.
3. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu.
4. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības un vismaz vienreiz gadā. Jebkura Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu.
5. Puse drīkst pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai censtos atrisināt jebkuru jautājumu, kas attiecas uz nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Šādai sanāksmei ir jānotiek iespējami nekavējoties, bet ne vēlāk kā divus (2) mēnešus pēc pieprasījuma par sanāksmes sasaukšanu saņemšanas, ja vien Puses nevienojas citādi.
6. Lai pareizi īstenotu nolīgumu, Puses apmainās ar informāciju un pēc jebkuras Puses pieprasījuma apspriežas Apvienotajā komitejā.
7. Saskaņā ar piešķirtajām tiesībām, kā paredzēts šā nolīguma 3. pantā, Apvienotā komiteja ar lēmumu apstiprina Eiropas Savienības veikto novērtējumu par to, kā Armēnija īsteno un piemēro šā nolīguma I pielikuma 1. punktā paredzēto ES tiesību aktu noteikumus.
8. Saskaņā ar šā nolīguma 6. pantu Apvienotā komiteja izskata jautājumus saistībā ar investīcijām Pušu gaisa pārvadātājos un izmaiņām Pušu gaisa pārvadātāju faktiskajā kontrolē.
9. Saskaņā ar šā nolīguma 14. pantu (Aviācijas drošums) Apvienotā komiteja pārrauga tādu

gaisa kuģu pakāpeniskas izņemšanas no ekspluatācijas procesu šā nolīguma I pielikumā aprakstītajā pārejas posmā, kas ir reģistrēti Armēnijas Republikā, ko pārvadātāji izmantojuši Armēnijas Republikas regulatīvajā kontrolē un kam nav tipa sertifikāta, kurš izdots saskaņā ar attiecīgajiem ES tiesību aktiem, kas noteikti šā nolīguma II pielikuma B daļā, nolūkā vienoties par pakāpenisku šo gaisa kuģu skaita samazinājumu saskaņā ar pakāpenisku izņemšanu no ekspluatācijas, kas aprakstīta šā nolīguma I pielikuma 7. punktā.

10. Apvienotā komiteja arī attīsta sadarbību, jo īpaši, bet ne tikai:

- a) pārskatot tirgus nosacījumus, kas ietekmē gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu saskaņā ar šo nolīgumu;
- b) risinot un, cik vien iespējams, efektīvi atrisinot uzņēmējdarbības jautājumus un jautājumus, kas saistīti ar šā nolīguma 9. pantā aprakstītajām komerciespējām, kas var cita starpā kavēt tirgus pieejamību un netraucētu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar šo nolīgumu, kas ir līdzeklis, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, regulējuma konverģenci un samazinātu regulatīvo slogu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai;
- c) apmainoties ar informāciju, tostarp iesakot izmaiņas attiecīgo Pušu tiesību aktos, noteikumos un politikā, kas var ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus;
- d) apsverot iespējamās jomas nolīguma turpmākai izvēršanai, arī ieteikumus par nolīguma grozījumiem vai nosacījumiem un procedūrām trešo valstu piekļuvei šim nolīgumam;
- e) apspriežot vispārīgus jautājumus, kas saistīti ar investīcijām, īpašumtiesībām un kontroli;
- f) attīstot sadarbību regulatīvajā jomā un savstarpēju apņemšanos panākt noteikumu un pasākumu savstarpēju atzīšanu un konverģenci;
- g) vajadzības gadījumā sekmējot konsultācijas par gaisa satiksmes jautājumiem, ko izskata starptautiskās organizācijās saistībā ar trešām valstīm un daudzpusējiem nolīgumiem, tostarp apsvērumus par to, vai pieņemt vienotu pieeju;
- h) veicinot statistiskās informācijas apmaiņu starp tām nolūkā pārraudzīt gaisa pārvadājumu pakalpojumu attīstību saskaņā ar šo nolīgumu; un
- i) apsverot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā un izstrādājot attiecīgu reakciju, ja bažas atzītas par pamatotām.

11. Ja Apvienotā komiteja neizskata kādu tai iesniegto jautājumu sešu mēnešu (6) laikā pēc

jautājuma iesniegšanas datuma, Puses drīkst veikt piemērotus aizsargpasākumus saskaņā ar šā nolīguma 25. pantu.

12. Šis nolīgums nekavē sadarbību un apspriešanos starp Pušu kompetentajām iestādēm ārpus Apvienotās komitejas, tostarp drošības, drošuma, vides, gaisa satiksmes pārvaldības, aviācijas infrastruktūras, konkurences un patērētāju aizsardzības jomā. Puses informē Apvienoto komiteju par šādas sadarbības un apspriešanās iznākumu, kas varētu ietekmēt šā nolīguma īstenošanu.

24. PANTS

Strīdu izšķiršana un šķīrējtiesa

1. Visus strīdus, kas saistīti ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, izņemot jautājumus, kuri ir saistīti ar šā nolīguma 8. pantu, ko nevar atrisināt Apvienotās komitejas sanāksmē, pēc jebkuras Puses pieprasījuma var iesniegt izskatīšanai šķīrējtiesā saskaņā ar šajā pantā paredzētajām procedūrām.

2. Lūgumu izskatīt lietu šķīrējtiesā otrai Pusei iesniedz rakstveidā. Prasītāja Puse pieprasījumā norāda apspriežamo pasākumu un veidā, kas pietiekami ataino sūdzības juridisko pamatu, paskaidro, kādēļ šāds pasākums ir pretrunā šā nolīguma noteikumiem.

3. Ja Puses nevienojas citādi, šķīrējtiesa ir tiesa, kurā ir trīs šķīrējtiesneši un kas ir izveidota šādi:

- a) divdesmit (20) dienās pēc domstarpību izšķiršanas lūguma saņemšanas katra Puse ieceļ vienu šķīrējtiesnesi. Trīsdesmit (30) dienās pēc šo divu šķīrējtiesnešu iecelšanas amatā tie vienojoties ieceļ amatā trešo šķīrējtiesnesi, kas darbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājs;
- b) ja kāda no Pusēm neieceļ šķīrējtiesnesi vai ja trešo šķīrējtiesnesi neieceļ amatā saskaņā ar šā punkta a) apakšpunktu, jebkura no Pusēm var lūgt *ICAO* Padomes priekšsēdētāju iecelt vajadzīgo šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus trīsdesmit (30) dienās no šā lūguma saņemšanas dienas. Ja *ICAO* Padomes priekšsēdētājam ir Armēnijas vai kādas ES dalībvalsts valstspiederība, tad šķīrējtiesnesi ieceļ amatā augstākais šīs padomes priekšsēdētāja vietnieks, kas nav diskvalificēts minētā iemesla dēļ.

4. Tiesas izveides diena ir diena, kurā pēdējais no trim šķīrējtiesnešiem piekrīt iecelšanai amatā saskaņā ar Apvienotās komitejas noteiktajām procedūrām.

5. Ja to pieprasa kāda no Pusēm, šķīrējtiesa desmit (10) dienās pēc tās izveides pieņem prejudiciālu nolēmumu par to, vai tā uzskata lietu par steidzamu.

6. Pēc Puses pieprasījuma tiesa var likt otrai Pusei īstenot pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā tiesas nolēmuma pieņemšanai.

7. Šķīrējtiesa ne vēlāk kā deviņdesmit (90) dienās pēc tās izveides dienas Pusēm iesniedz starpposma ziņojumu, kurā izklāstīti konstatētie fakti, attiecīgo noteikumu piemērojamība un šķīrējtiesas secinājumu un ieteikumu galvenais pamatojums. Ja tā uzskata, ka minēto termiņu nevar ievērot, tiesas priekšsēdētājs par to rakstveidā paziņo Pusēm, norādot kavēšanās iemeslus un datumu, kurā tiesa plāno iesniegt savu starpposma ziņojumu. Starpposma ziņojumu nekādā gadījumā neiesniedz vēlāk kā simt divdesmit (120) dienās no šķīrējtiesas izveides dienas.

8. Katra Puse 14 dienās pēc ziņojuma iesniegšanas var iesniegt tiesai rakstveida pieprasījumu, lai tā pārskatītu īpašus starpposma ziņojuma aspektus.

9. Steidzamības gadījumā tiesa dara visu iespējamo, lai iesniegtu starpposma ziņojumu četrdesmit piecās (45) dienās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā sešdesmit (60) dienās pēc tās izveides. Katra Puse septiņās (7) dienās no ziņojuma iesniegšanas var iesniegt tiesai rakstveida pieprasījumu, lai tā pārskatītu konkrētus starpposma ziņojuma aspektus. Pēc Pušu rakstveida piezīmju izskatīšanas par starpposma ziņojumu tiesa var grozīt ziņojumu un veikt turpmāku pārbaudi pēc saviem ieskatiem. Šķīrējtiesas galīgā nolēmuma secinājumos iekļauj starpposma ziņojuma posmā minēto argumentu pietiekamu apspriešanu un sniedz skaidras atbildes uz Pušu jautājumiem un piezīmēm.

10. Tiesa paziņo savu galīgo nolēmumu Pusēm simt divdesmit (120) dienās no tās izveides dienas. Ja tā uzskata, ka termiņā nevar iekļauties, tiesas priekšsēdētājs rakstveidā paziņo par to Pusēm, norādot kavēšanās iemeslus un datumu, kurā tiesa plāno paziņot savu nolēmumu. Nolēmumu nekādā gadījumā nepaziņo vēlāk kā simt piecdesmit (150) dienas pēc tiesas izveides dienas.

11. Steidzamības gadījumā tiesa dara visu iespējamo, lai paziņotu savu nolēmumu sešdesmit (60) dienās pēc tās izveides. Ja tā uzskata, ka termiņā nevar iekļauties, tiesas priekšsēdētājs rakstveidā paziņo par to Pusēm, norādot kavēšanās iemeslus un datumu, kurā tiesa plāno paziņot savu nolēmumu. Nolēmumu nekādā gadījumā nepaziņo vēlāk kā septiņdesmit piecas (75) dienas pēc tiesas izveides dienas.

12. Puses var iesniegt lūgumus skaidrot galīgo nolēmumu desmit (10) dienās pēc tā paziņošanas, un jebkādus skaidrojumus sniedz piecpadsmit (15) dienās no tāda lūguma saņemšanas.

13. Ja tiesa konstatē, ka ir pārkāpts šis nolīgums un atbildīgā Puse nepilda tiesas galīgo nolēmumu vai četrdesmit (40) dienās pēc tiesas galīgā nolēmuma paziņošanas netiek panākta vienošanās ar otru Pusi par abpusēji apmierinošu risinājumu, otra Puse var pārtraukt piemērot salīdzināmus ieguvumus, kas saistīti ar šo nolīgumu, vai daļēji vai vajadzības gadījumā pilnīgi pārtraukt šā nolīguma īstenošanu, līdz brīdim, kad atbildīgā Puse izpilda tiesas galīgo nolēmumu vai Puses

panāk vienošanos par abpusēji apmierinošu risinājumu.

25. PANTS

Aizsargpasākumi

1. Ja kāda Puse uzskata, ka otra Puse nav izpildījusi savas saistības saskaņā ar šo nolīgumu, tā var veikt piemērotus aizsargpasākumus. Aizsargpasākumi ir ierobežoti attiecībā uz to darbības jomu un termiņu tiktāl, cik tas ir noteikti nepieciešams, lai atrisinātu situāciju vai saglabātu šā nolīguma līdzsvaru. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.
2. Puse, kas apsver iespēju veikt aizsargpasākumus, ar Apvienotās komitejas starpniecību informē otru Pusi un sniedz visu atbilstošu informāciju.
3. Puses nekavējoties sāk apspriešanos Apvienotajā komitejā, lai rastu visiem pieņemamu risinājumu.
4. Neskarot šā nolīguma 4. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, attiecīgā Puse nedrīkst veikt aizsargpasākumus, kamēr nav pagājis viens (1) mēnesis pēc paziņojuma izdarīšanas saskaņā ar šā panta 2. punktu, ja vien apspriešanās procedūra saskaņā ar šā panta 3. punktu nav pabeigta pirms noteiktā termiņa beigām.
5. Attiecīgā Puse bez kavēšanās informē Apvienoto komiteju par īstenotajiem pasākumiem un sniedz visu attiecīgo informāciju.
6. Jebkāda darbība, kas uzsākta saskaņā ar šā panta noteikumiem, tiek izbeigta, tiklīdz vainīgā Puse nodrošina šā nolīguma noteikumu izpildi.

26. PANTS

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Šā nolīguma 30. pantā paredzētās pagaidu piemērošanas laikā Armēnijas Republikas un ES dalībvalstu starpā pastāvošos divpusējos nolīgumus un vienošanās, kas ir spēkā šā nolīguma parakstīšanas dienā, izbeidz, izņemot šā panta 2. punktā paredzētajā apmērā.

2. Neatkarīgi no 1. un 3. punkta un ar nosacījumu, ka Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji netiek diskriminēti valstspiederības dēļ:

- a) var turpināt izmantot pašreizējās tiesības un labvēlīgākus noteikumus vai režīmus attiecībā uz īpašumtiesībām, satiksmes tiesībām, veiktspēju, biežumu, gaisa kuģa veidu vai maiņu, sadarbības lidojumiem un cenu noteikšanu atbilstīgi Armēnijas Republikas un ES dalībvalstu divpusējiem nolīgumiem vai pasākumiem, kuri ir spēkā šā nolīguma parakstīšanas dienā un nav iekļauti šajā nolīgumā vai ir labvēlīgāki vai elastīgāki par tajā iekļautajām tiesībām, noteikumiem vai režīmiem attiecīgo gaisa pārvadātāju brīvības ziņā;
- b) pušu strīdu par to, vai Armēnijas Republikas un ES dalībvalstu divpusējos nolīgumos vai vienošanās paredzētie noteikumi vai režīmi ir labvēlīgāki vai elastīgāki, izšķir saskaņā ar 24. pantā paredzēto strīdu izšķiršanas mehānismu. Strīdus par to, kā noteikt saistību starp pretrunīgiem noteikumiem vai režīmiem, arī izšķir saskaņā ar 24. pantā paredzēto strīdu izšķiršanas mehānismu.

3. Pēc stāšanās spēkā saskaņā ar šā nolīguma 30. pantu šis nolīgums prevalē pār Armēnijas Republikas un ES dalībvalstu starpā pastāvošo divpusējo nolīgumu un pasākumu, kas ir spēkā šā nolīguma parakstīšanas dienā, attiecīgajiem noteikumiem, izņemot šā panta 2. punktā paredzētajā apmērā.

4. Ja Puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma Pusēm vai apstiprina *ICAO* vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās laikus apspriežas Apvienotajā komitejā saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu, lai noteiktu, vai ir nepieciešama šā nolīguma pārskatīšana, lai šādus apstākļus ņemtu vērā.

27. PANTS

Grozījumi

1. Par jebkuru grozījumu šajā nolīgumā Puses var vienoties, apspriežoties saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu. Grozījumi stājas spēkā saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti šā nolīguma 30. pantā.

2. Ja viena no Pusēm vēlas grozīt šā nolīguma noteikumus, tā atbilstoši informē Apvienoto komiteju par savu lēmumu.

3. Apvienotā komiteja pēc vienas Puses priekšlikuma un saskaņā ar šo pantu, pusēm vienojoties, drīkst pieņemt lēmumu grozīt šā nolīguma pielikumus.

4. Šis nolīgums neskar Pušu tiesības saskaņā ar nediskriminēšanas principu un šā nolīguma noteikumiem vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos tiesību aktus gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas precizēti šā nolīguma II pielikumā.

5. Ja viena no Pusēm apsver iespēju pieņemt jaunus tiesību aktus vai esošo tiesību aktu grozījumus gaisa transporta jomā vai kādā no saistītajām jomām, kas precizētas šā nolīguma II pielikumā, tā attiecīgi un pēc iespējas informē otru Pusi. Pēc jebkuras Puses lūguma Apvienotajā komitejā var notikt viedokļu apmaiņa.

6. Katra Puse regulāri un tiklīdz tas ir atbilstoši informē otru Pusi par jaunpieņemto tiesību aktu vai esošo tiesību aktu grozījumu gaisa transporta jomā vai kādā no saistītajām jomām, kas precizētas šā nolīguma II pielikumā. Pēc jebkuras Puses lūguma Apvienotā komiteja pēc tam sešdesmit (60) dienās rīko viedokļu apmaiņu par šā jaunā tiesību akta vai grozījuma ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.

7. Pēc šā panta 6. punktā minētās viedokļu apmaiņas Apvienotā komiteja:

- a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma II pielikumu tā, lai tajā vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpības principu, iestrādātu attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu;
- b) pieņem lēmumu, lai attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums būtu uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam; vai
- c) ierosina jebkādus citus pasākumus, kas īstenojami pieņemamā termiņā, lai aizsargātu šā nolīguma pareizu darbību.

28. PANTS

Nolīguma izbeigšana

Jebkura Puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem var rakstiski darīt zināmu otrai Pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Šādu paziņojumu vienlaikus nosūta *ICAO* un ANO sekretariātam. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (*IATA*) satiksmes sezonas beigās vienu (1) gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums par izbeigšanu, ja vien paziņojums netiek atsaukts, Pusēm par to vienojoties līdz šā laikposma beigām.

29. PANTS

Nolīguma reģistrācija

Šo nolīgumu pēc tā stāšanās spēkā un visus tā grozījumus reģistrē *ICAO* saskaņā ar Konvencijas 83. pantu un ANO sekretariātā saskaņā ar ANO Statūtu 102. pantu.

30. PANTS

Stāšanās spēkā un pagaidu piemērošana

1. Šo nolīgumu Puses ratificē vai apstiprina saskaņā ar savām procedūrām. Ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumenti tiek nodoti glabāšanā deponitāram, kas to paziņo otrai Pusei un Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai.
2. Šā nolīguma deponitārs ir Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariāts.
3. Šis nolīgums stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc deponitāra paziņojuma Pusēm, apstiprinot pēdējā ratifikācijas vai apstiprināšanas instrumenta saņemšanu.
4. Neatkarīgi no šā panta 3. punkta Puses piekrīt piemērot šo nolīgumu provizoriski, kā paredzēts šā panta 5. punktā, saskaņā ar savām attiecīgajām iekšējām procedūrām un piemērojamajiem valsts tiesību aktiem.
5. Provizoriska piemērošana stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc deponitāra paziņojuma Pusēm, apstiprinot to, ka ir saņemts:
 - a) Eiropas Savienības paziņojums par Savienībai un tās dalībvalstīm būtisko un šim nolūkam vajadzīgo procedūru pabeigšanu; un
 - b) Armēnijas glabāšanā nodotais ratifikācijas vai apstiprināšanas instruments, kā paredzēts 1. punktā.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

Šis nolīgums sagatavots [...], [...] gada [...] divos oriģināleksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, horvātu, igauņu, itāļu, īru, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru un armēņu valodā, un visi teksti ir vienlīdz autentiski.

Armēnijas Republikas vārdā –

Eiropas Savienības vārdā –

Beļģijas Karalistes vārdā –

Bulgārijas Republikas vārdā –

Čehijas Republikas vārdā –

Dānijas Karalistes vārdā –

Vācijas Federatīvās Republikas vārdā –

Igaunijas Republikas vārdā –

Īrijas vārdā –

Grieķijas Republikas vārdā –

Spānijas Karalistes vārdā –

Francijas Republikas vārdā –

Horvātijas Republikas vārdā –

Itālijas Republikas vārdā –

Kīpras Republikas vārdā –

Latvijas Republikas vārdā –

Lietuvas Republikas vārdā –

Luksemburgas Lielhercogistes vārdā –

Ungārijas vārdā –

Maltas vārdā –

Nīderlandes Karalistes vārdā –

Austrijas Republikas vārdā –

Polijas Republikas vārdā –

Portugāles Republikas vārdā –

Rumānijas vārdā –

Slovēnijas Republikas vārdā –

Slovākijas Republikas vārdā –

Somijas Republikas vārdā –

Zviedrijas Karalistes vārdā –

I PIELIKUMS

PĀREJAS NOTEIKUMI

1. To, kā Armēnija izpilda visas regulatīvās prasības un standartus gaisa transporta jomā, kas noteikti šā nolīguma II pielikumā, izņemot šā nolīguma II pielikuma C daļā noteiktos aviācijas drošības jomas tiesību aktus, izvērtē Eiropas Savienības atbildībā, un novērtējumu apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu. Šādu izvērtējumu veic ne vēlāk kā divu (2) gadus pēc šā nolīguma stāšanās spēkā.

2. Neatkarīgi no šā nolīguma 3. panta noteikumiem šajā nolīgumā noteiktās tiesības un maršruti līdz brīdim, kad tiks pieņemts lēmums, kas minēts šā nolīguma I pielikuma 1. punktā, neietver abu Pušu gaisa pārvadātāju tiesības izmantot 5. brīvības tiesības, izņemot tās, kuras jau piešķirtas ar divpusējiem nolīgumiem starp Armēniju un ES dalībvalstīm, tostarp Armēnijas gaisa pārvadātājiem starp punktiem Eiropas Savienības teritorijā.

Pēc I pielikuma 1. punktā minētā lēmuma pieņemšanas abu Pušu gaisa pārvadātājiem ir tiesības izmantot 5. brīvības tiesības, tostarp Armēnijas gaisa pārvadātājiem, starp punktiem Eiropas Savienības teritorijā saskaņā ar šā nolīguma 3. pantu.

3. To, kā Armēnija izpilda regulatīvās prasības un standartus gaisa transporta jomā, kas noteikti šā nolīguma II pielikuma C daļā, izvērtē Eiropas Savienības atbildībā, un novērtējumu apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu. Šādu izvērtējumu veic ne vēlāk kā trīs (3) gadus pēc šā nolīguma stāšanās spēkā. Līdz tam Armēnija piemēro *ECAC* dokumentu Nr. 30.

4. Pēc šā pielikuma 3. punktā minētā lēmuma pieņemšanas attiecīgajai Armēnijas iestādei dara zināmu to drošības jomas tiesību aktu konfidenciālo daļu, kuri noteikti šā nolīguma II pielikuma C daļā, ar nosacījumu, ka ir panākta vienošanās par neizpaužamas drošības informācijas, tostarp ES klasificētas informācijas, apmaiņu.

5. Šo pakāpenisko Armēnijas pāreju, līdz pilnībā tiks piemēroti visi šā nolīguma II pielikumā noteiktie Eiropas Savienības tiesību akti gaisa transporta jomā, regulāri pārbauda. Novērtējumus, sadarbojoties ar Armēniju, veic Eiropas Komisija.

6. Sākot no lēmuma spēkā stāšanās dienas, kas minēta šā pielikuma 1. punktā, Armēnija piemēro tādus noteikumus par pārvadātāju darbības licencēšanu, kuri pēc būtības ir līdzvērtīgi noteikumiem, kas izklāstīti II nodaļā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā. Tiklīdz Apvienotā komiteja apstiprina, ka Armēnija pilnībā piemēro šos noteikumus par darbības licencēšanu, Eiropas Savienības kompetentās iestādes piemēro šā nolīguma 4.3. panta noteikumus par sagatavotības savstarpējo atzīšanu un/vai valstspiederības konstatējumiem, ko sagatavojušas Armēnijas kompetentās iestādes.

7. Neskarot Apvienotās komitejas lēmumu vai lēmumu saskaņā ar 25. pantu

(“Aizsargpasākumi”), tādu gaisa kuģu lidojumderīgumu, kuri ir reģistrēti Armēnijas reģistrā un kurus izmanto tādi ekspluatanti Armēnijas regulatīvā kontrolē, kuriem nav saskaņā ar šā nolīguma II pielikuma B daļā minētajiem attiecīgajiem ES tiesību aktiem izdota *EASA* tipa sertifikāta, var pārvaldīt Armēnijas kompetento iestāžu atbildībā saskaņā ar piemērojamām Armēnijas valsts prasībām ne ilgāk kā līdz 2023. gada 1. janvārim, ar nosacījumu, ka attiecīgie gaisa kuģi atbilst starptautiskajiem drošības standartiem, kas noteikti saskaņā ar konvenciju. Šādi gaisa kuģi nevar izmantot nekādas tiesības saskaņā ar šo nolīgumu, un tie nedrīkst darboties gaisa satiksmes maršrutos uz Eiropas Savienību, no Eiropas Savienības vai tās iekšienē.

II PIELIKUMS

(Ar regulāriem atjauninājumiem)

NOTEIKUMI, KAS PIEMĒROJAMI CIVILĀS AVIĀCIJAS JOMĀ

Turpmāk minēto tiesību aktu piemērojamo noteikumu regulatīvās prasības un standartus ievēro saskaņā ar šo nolīgumu, ja vien šajā pielikumā vai šā nolīguma I pielikumā (“Pārejas noteikumi”) nav noteikts citādi. Gadījumos, kad atsevišķi tiesību akti ir īpaši jāpielāgo, tas ir attiecīgi norādīts.

A. TIRGUS PIEEJAMĪBA UN SAISTĪTI JAUTĀJUMI

Nr. 1008/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā

Piemērojamie noteikumi: 2. pants, 23. panta 1. punkts, 24. pants un I pielikums, kā arī II nodaļa saskaņā ar nolīguma I pielikuma 6. punktu.

Nr. 785/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kas grozīta ar:

– Komisijas 2010. gada 6. aprīļa Regulu (ES) Nr. 285/2010

Piemērojamie noteikumi: 1.–8. pants.

2009/12

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 11. marta Direktīva 2009/12/EK par lidostas maksām

Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants.

96/67

Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās

Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants, 11.–21. pants un pielikums;
piemērojot 20. panta 2. punktu, terminu “Komisija” lasa kā “Apvienotā komiteja”.

Nr. 80/2009

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 14. janvāra Regula (EK) Nr. 80/2009 par rīcības kodeksu datorizētām rezervēšanas sistēmām un par Padomes Regulas (EEK) Nr. 2299/89 atcelšanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants un pielikumi.

B. AVIĀCIJAS DROŠUMS

Civilās aviācijas drošums un EASA pamatregula

Nr. 216/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK, kas grozīta ar:

- Komisijas 2009. gada 30. jūlija Regulu (EK) Nr. 690/2009.
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1108/2009, piemērojamie noteikumi: 1.–3. pants (tikai pirmais punkts) un pielikums,
- Komisijas 2013. gada 8. janvāra Regulu (ES) Nr. 6/2013,
- Komisijas 2016. gada 5. janvāra Regulu (ES) Nr. 2016/4,

piemērojamie noteikumi: 1.–68. pants, izņemot 65. pantu, 69. panta 1. punkta otrā daļa, 69. panta 4. punkts un I–VI pielikums

Nr. 319/2014

Komisijas 2014. gada 27. marta Regula Nr. 319/2014 par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras iekasētajām maksām un atlīdzību un par Regulas (EK) Nr. 593/2007 atcelšanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–17. pants un pielikums.

Nr. 646/2012

Komisijas 2012. gada 16. jūlija Īstenošanas regula (ES) Nr. 646/2012, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus par naudas sodiem un periodiskiem kavējuma maksājumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008

Piemērojamie noteikumi: 1.–25. pants.

Nr. 104/2004

Komisijas 2004. gada 22. janvāra Regula (EK) Nr. 104/2004, ar ko paredz noteikumus par Eiropas

Aviācijas drošības aģentūras Apelācijas padomes izveidošanu un sastāvu

Piemērojamie noteikumi: 1.–7. pants, pielikums.

Gaisa kuģu ekspluatācija

Nr. 965/2012

Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar:

- Komisijas 2013. gada 14. augusta Regulu (ES) Nr. 800/2013,
- Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regulu (ES) Nr. 71/2014,
- Komisijas 2014. gada 29. janvāra Regulu (ES) Nr. 83/2014,
- Komisijas 2014. gada 7. aprīļa Regulu (ES) Nr. 379/2014,
- Komisijas 2015. gada 29. janvāra Regulu (ES) 2015/140,
- Komisijas 2015. gada 31. jūlija Regulu (ES) 2015/1329,
- Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regulu (ES) 2015/640,
- Komisijas 2015. gada 11. decembra Regulu (ES) 2015/2338,
- Komisijas 2016. gada 22. jūlija Regulu (ES) 2016/1199,
- Komisijas 2017. gada 1. marta Regulu (ES) 2017/363

Piemērojamie noteikumi: 1.–9.a pants, I–VIII pielikums.

Gaisa kuģa apkalpe

Nr. 1178/2011

Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, kas grozīta ar:

- Komisijas 2012. gada 30. marta Regulu (ES) Nr. 290/2012,
- Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regulu (ES) Nr. 70/2014,
- Komisijas 2014. gada 13. marta Regulu (ES) Nr. 245/2014,
- Komisijas 2015. gada 17. marta Regulu (ES) 2015/445,
- Komisijas 2016. gada 6. aprīļa Regulu (ES) 2016/539

Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants, I–IV pielikums.

Negadījumu izmeklēšana

Nr. 996/2010

Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ

Direktīvu 94/56/EK, kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regulu (ES) Nr. 376/2014

Piemērojamie noteikumi: 1.–23. pants, izņemot 7. panta 4. punktu un 19. pantu (atcelts ar Regulu (ES) Nr. 376/2014).

2012/780

Komisijas 2012. gada 5. decembra Lēmums 2012/780/ES par tiesībām piekļūt Eiropas centrālajam drošības rekomendāciju un attiecīgo atbildes pasākumu repozitorijam, kurš izveidots ar 18. panta 5. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants.

Sākotnējais lidojumperīgums

Nr. 748/2012

Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (EK) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumperīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju, kas grozīta ar:

- Komisijas 2013. gada 8. janvāra Regulu (ES) Nr. 7/2013,
- Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regulu (ES) Nr. 69/2014,
- Komisijas 2015. gada 30. jūnija Regulu (ES) 2015/1039,
- Komisijas 2016. gada 5. janvāra Regulu (ES) 2016/5

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I pielikums.

Lidojumderīguma uzturēšana

Nr. 1321/2014

Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu, kas grozīta ar:

- Komisijas 2015. gada 3. jūlija Regulu (ES) 2015/1088,
- Komisijas 2015. gada 16. septembra Regulu (ES) 2015/1536,
- Komisijas 2017. gada 27. februāra Regulu (ES) 2017/334

Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants, I–IV pielikums.

Lidojumderīguma papildu specifikācijas

2015/640

Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regula 2015/640 par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants un pielikumi.

Lidlauki

Nr. 139/2014

Komisijas 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I–IV pielikums.

Trešo valstu ekspluatanti

Nr. 452/2014

Komisijas 2014. gada 29. aprīļa Regula (ES) Nr. 452/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008.

Piemērojamie noteikumi: 1.–4. pants un 1. un 2. pielikums.

ATM/ANS

2015/340

Komisijas 2015. gada 20. februāra Regula (ES) 2015/340, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 805/2011

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I–IV pielikums.

2017/373

Komisijas 2017. gada 1. marta Īstenošanas regula (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants un pielikumi.

Ziņošana par notikumiem

Nr. 376/2014

Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regula (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007

Piemērojamie noteikumi: 1.–7. pants, 9. panta 3. punkts, 10. panta 2.–4. punkts, 11. panta 1. un

7. punkts, 13. pants, izņemot 9. punktu, 14.–16. pants, 21. pants, I–III pielikums.

2015/1018

Komisijas 2015. gada 29. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2015/1018, ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014

Piemērojamie noteikumi: 1. pants, I–V pielikums.

Standartizācijas inspekcijas

Nr. 628/2013

Komisijas 2013. gada 28. jūnija Īstenošanas regula (ES) Nr. 628/2013 par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārrauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr. 736/2006 atcelšanu.

Piemērojamie noteikumi: 1.–26. pants.

“ES melnais saraksts” – darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts

Nr. 2111/2005

Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–13. pants, 15. un 16. pants un pielikums.

Nr. 473/2006

Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 473/2006, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā

Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants, A–C pielikums.

Nr. 474/2006

Komisijas 2006. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar:

- Komisijas 2016. gada 16. jūnija Īstenošanas regulu (ES) 2016/963

Piemērojamie noteikumi: 1. un 2. pants, I un II pielikums.

Tehniskās prasības un administratīvās procedūras civilās aviācijas jomā

Nr. 3922/91

Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā, kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Regulu (EK) Nr. 1899/2006,
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Regulu (EK) Nr. 1900/2006,
- Komisijas 2007. gada 11. decembra Regulu (EK) Nr. 8/2008,
- Komisijas 2008. gada 20. augusta Regulu (EK) Nr. 859/2008

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, izņemot 4. panta 1. punktu un 8. panta 2. punkta otro teikumu, 12. un 13. pants, I–III pielikums.

C. AVIĀCIJAS DROŠĪBA

Nr. 300/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002

Piemērojamie noteikumi: 1.–15. pants, 18. un 21. pants un pielikums.

Nr. 272/2009

Komisijas 2009. gada 2. aprīļa Regula (EK) Nr. 272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikumā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2010. gada 9. aprīļa Regulu (ES) Nr. 297/2010,
- Komisijas 2011. gada 22. jūlija Regulu (ES) Nr. 720/2011,
- Komisijas 2011. gada 10. novembra Regulu (ES) Nr. 1141/2011,
- Komisijas 2013. gada 19. marta Regulu (ES) Nr. 245/2013

Piemērojamie noteikumi: 1. un 2. pants un pielikums.

Nr. 1254/2009

Komisijas 2009. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus drošības pasākumus, kas grozīta ar:

- Komisijas 2016. gada 30. novembra Regulu (ES) 2016/2096

Nr. 18/2010

Komisijas 2010. gada 8. janvāra Regula (ES) Nr. 18/2010, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā

2015/1998

Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus

pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2015. gada 18. decembra Īstenošanas regulu (ES) 2015/2426,
- Komisijas 2017. gada 12. maija Īstenošanas regulu (ES) 2017/815

2015/8005

Komisijas 2015. gada 16. novembra Īstenošanas lēmums C(2015) 8005, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus tādu kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, kuros ir Regulas (EK) Nr. 300/2008 18. panta a) punktā minētā informācija, kas grozīts ar:

- Komisijas 2017. gada 15. maija Īstenošanas lēmumu C(2017) 3030

Nr. 72/2010

Komisijas 2010. gada 26. janvāra Regula (ES) Nr. 72/2010, ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaūžu veikšanai aviācijas drošības jomā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2016. gada 31. marta Īstenošanas regulu (ES) 2016/472

D. GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula), kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009*

Piemērojamie noteikumi: 1.–4. pants, 6., 9.–13. pants.

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula), kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009*

Piemērojamie noteikumi: 1.–18. pants, I pielikums.

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula), kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009*

Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants.

Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (Savietojamības regula), kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009*

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I–V pielikums.

* Komisijas Regulas (EK) Nr. 1070/2009 piemērojamie noteikumi: 1.–4. pants, izņemot 1. panta 4. punktu.

Darbība un tarifkācija

Nr. 390/2013

Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 390/2013, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu

Nr. 391/2013

Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (EK) Nr. 391/2013, ar ko nosaka kopēju tarifkācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem

Tīkla funkcijas

Nr. 677/2011

Komisijas 2011. gada 7. jūlija Regula (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES)

Nr. 691/2010, kas grozīta ar:

- Padomes 2014. gada 12. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 970/2014,
- Komisijas 2017. gada 1. marta Īstenošanas regulu (ES) 2017/373

Piemērojamie noteikumi: 1.–25. pants un pielikumi.

Nr. 255/2010

Komisijas 2010. gada 25. marta Regula (ES) Nr. 255/2010, ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus, kas grozīta ar:

- Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012,
- Komisijas 2016. gada 22. jūnija Īstenošanas regulu (ES) 2016/1006

Piemērojamie noteikumi: 1.–15. pants un pielikumi.

2011/4130

Komisijas 2011. gada 7. jūlija Lēmums C(2011) 4130 par Tīkla pārvaldnieka iecelšanu gaisa

satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju veikšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā

Sadarbspēja

Nr. 1032/2006

Komisijas 2006. gada 6. jūlija Regula (EK) Nr. 1032/2006, ar ko nosaka prasības lidojuma datu apmaiņas automātiskajām sistēmām, lai paziņotu, koordinētu un nodotu lidojumus starp gaisa satiksmes vadības vienībām, kas grozīta ar:

– Komisijas 2009. gada 16. janvāra Regulu (EK) Nr. 30/2009

–

Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants, I–V pielikums.

Nr. 1033/2006

Komisijas 2006. gada 4. jūlija Regula (EK) Nr. 1033/2006, ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā, kas grozīta ar:

– Komisijas 2010. gada 18. oktobra Regulu (ES) Nr. 929/2010,

– Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012,

– Komisijas 2013. gada 8. maija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 428/2013,

– Komisijas 2016. gada 2. decembra Īstenošanas regulu (ES) 2016/2120

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants un pielikums.

Nr. 633/2007

Komisijas 2007. gada 7. jūnija Regula (EK) Nr. 633/2007, ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, kas grozīta ar:

– Komisijas 2011. gada 22. marta Regulu (ES) Nr. 283/2011

Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants, I–IV pielikums.

Nr. 29/2009

Komisijas 2009. gada 16. janvāra Regula (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2015. gada 26. februāra Īstenošanas regulu (ES) 2015/310

Piemērojamie noteikumi: 1.–14. pants, I–III pielikums.

Nr. 262/2009

Komisijas 2009. gada 30. marta Regula (EK) Nr. 262/2009, ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2016. gada 14. decembra Īstenošanas regulu (ES) 2016/2345

Piemērojamie noteikumi: 1.–12. pants, I–VI pielikums.

Nr. 73/2010

Komisijas 2010. gada 26. janvāra Regula (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā, kas grozīta ar:

- Padomes 2014. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1029/2014

Piemērojamie noteikumi: 1.–13. pants, I–X pielikums.

Nr. 1206/2011

Komisijas 2011. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1206/2011, ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā

Piemērojamie noteikumi: 1.–11. pants, I–VII pielikums.

Nr. 1207/2011

Komisijas 2011. gada 22. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veikspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2014. gada 26. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1028/2014,
- Komisijas 2017. gada 6. marta Īstenošanas regulu (ES) 2017/386

Piemērojamie noteikumi: 1.–14. pants, I–IX pielikums.

Nr. 1079/2012

Komisijas 2012. gada 16. novembra Īstenošanas regula Nr. 1079/2012, ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas grozīta ar:

- Komisijas 2013. gada 10. jūlija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 657/2013,
- Komisijas 2016. gada 14. decembra Īstenošanas regulu (ES) 2016/2345

Piemērojamie noteikumi: 1.–14. pants, I–V pielikums.

SESAR

Nr. 219/2007

Padomes 2007. gada 27. februāra Regula (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*), kas grozīta ar:

- Padomes 2008. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 1361/2008,
- Padomes 2014. gada 16. jūnija Regulu (ES) Nr. 721/2014

Piemērojamie noteikumi: 1. panta 1. un 2. punkts un 5.–7. punkts, 2. un 3. pants, 4. panta 1. punkts, pielikums.

Nr. 409/2013

Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 409/2013 par kopprojektu definēšanu, pārvaldības izveidi un tādu stimulu apzināšanu, kuri atbalsta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālpilna īstenošanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–15. pants.

Nr. 716/2014

Komisijas 2014. gada 27. jūnija Īstenošanas regula (ES) Nr. 716/2014 par kopprojektu sērijas pilotprojekta izveidi Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālpilna atbalstam

Gaisa telpa

Nr. 2150/2005

Komisijas 2005. gada 23. decembra Regula (EK) Nr. 2150/2005, ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai

Piemērojamie noteikumi: 1.–9. pants un pielikums.

Nr. 923/2012

Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010, kas grozīta ar:

- Komisijas 2015. gada 20. februāra Regulu (ES) Nr. 2015/340,
- Komisijas 2016. gada 20. jūlija Īstenošanas regulu (ES) 2016/1185

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, pielikums, tostarp papildinājumi.

Nr. 1332/2011

Komisijas 2011. gada 16. decembra Regula (ES) Nr. 1332/2011, ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz gaisa kuģa sadursmju novēršanu, kas grozīta ar:

- Komisijas 2016. gada 15. aprīļa Regulu (ES) Nr. 2016/583

Piemērojamie noteikumi: 1.–4. pants un pielikums.

E. VIDE UN TROKSNIS

Nr. 2002/49

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, kas grozīta ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1137/2008,
- Komisijas 2015. gada 19. maija Regulu (ES) Nr. 2015/996

Piemērojamie noteikumi: 1.–12. pants, I–VI pielikums.

2003/96

Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai.

Piemērojamie noteikumi: 14. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 14. panta 2. punkts.

2006/93

Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva 2006/93/EK par to lidaparātu ekspluatācijas regulēšanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988. gads) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa

Piemērojamie noteikumi: 1.–5. pants, I un II pielikums.

Nr. 598/2014

Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regula (ES) Nr. 598/2014 par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu

Piemērojamie noteikumi: 1.–10. pants, I un II pielikums.

F. PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

Nr. 2027/97

Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos, kas grozīta ar:

– Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002

Piemērojamie noteikumi: 1.–6. pants un pielikums.

Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91

Piemērojamie noteikumi: 1.–16. pants.

Nr. 1107/2006

Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu

Piemērojamie noteikumi: 1.–16. pants, I un II pielikums.

G. SOCIĀLIE ASPEKTI

89/391

Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā, kas grozīta ar:

– Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Direktīvu 2007/30/EK

Piemērojamie noteikumi — tikai attiecībā uz civilo aviāciju: 1.–16. pants.

2000/79

Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva 2000/79/EK par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (*AEA*), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (*ETF*), Eiropas Lidotāju asociāciju (*ECA*), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (*ERA*) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (*IACA*)

Piemērojamie noteikumi: 2. un 3. pants un pielikums.

2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem

Piemērojamie noteikumi — tikai attiecībā uz civilo aviāciju: 1.–20. pants, 22. un 23. pants.

