



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 28. maj 2021
(OR. en)

7738/21

Interinstitutionel sag:
2021/0085 (NLE)

AVIATION 75
RELEX 297
COEST 81
NIS 9
OC 13
AM 3

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: Aftale om et fælles luftfartsområde mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Republikken Armenien på den anden side

AFTALE OM ET FÆLLES LUFTFARTSOMRÅDE
MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION OG DENS MEDLEMSSTATER PÅ DEN ENE SIDE
OG REPUBLIKKEN ARMENIEN PÅ DEN ANDEN SIDE

INDHOLDSFORTEGNELSE

ARTIKEL 1: Mål

ARTIKEL 2: Definitioner

AFSNIT I: ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 3: Tildeling af rettigheder

ARTIKEL 4: Tilladelse til at operere og teknisk godkendelse

ARTIKEL 5: Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse til at operere og teknisk godkendelse

ARTIKEL 6: Investering i luftfartsselskaber

ARTIKEL 7: Overholdelse af love og forskrifter

ARTIKEL 8: Loyal konkurrence

ARTIKEL 9: Erhvervsmæssige aktiviteter

ARTIKEL 10: Told og afgifter

ARTIKEL 11: Brugerafgifter

ARTIKEL 12: Flybilletpriser og luftfragtrater

ARTIKEL 13: Statistik

AFSNIT II: REGULERINGSMÆSSIGT SAMARBEJDE

ARTIKEL 14: Flyvesikkerhed (safety)

ARTIKEL 15: Luftfartssikkerhed (security)

ARTIKEL 16: Lufttrafikstyring

ARTIKEL 17: Miljø

ARTIKEL 18: Luftfartsselskabers erstatningsansvar

ARTIKEL 19: Forbrugerbeskyttelse

ARTIKEL 20: Computerbaserede reservationssystemer

ARTIKEL 21: Sociale aspekter

AFSNIT III: INSTITUTIONELLE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

ARTIKEL 22: Fortolkning og håndhævelse

ARTIKEL 23: Det Fælles Udvalg

ARTIKEL 24: Tvistbilæggelse og voldgift

ARTIKEL 25: Beskyttelsesforanstaltninger

ARTIKEL 26: Forhold til andre aftaler

ARTIKEL 27: Ændringer

ARTIKEL 28: Opsigelse

ARTIKEL 29: Registrering

ARTIKEL 30: Ikrafttræden og midlertidig anvendelse

ARTIKEL 31: Autentiske tekster

BILAG I: Overgangsbestemmelser

BILAG II: Regler for civil luftfart

KONGERIGET BELGIEN,

REPUBLIKKEN BULGARIEN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

IRLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

KONGERIGET SPANIEN,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN KROATIEN,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN CYPERN,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

UNGARN,

REPUBLIKKEN MALTA,

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

RUMÆNIEN,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN FINLAND,

KONGERIGET SVERIGE,

der er parter i traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, i det følgende benævnt "EU-traktaterne", og medlemsstater af Den Europæiske Union, i det følgende under ét benævnt "EU-medlemsstaterne" eller hver for sig "EU-medlemsstaten",

og DEN EUROPÆISKE UNION,

på den ene side,

og REPUBLIKKEN ARMENIEN, i det følgende benævnt "Armenien",

på den anden side,

i det følgende under ét benævnt "parterne",

EU-medlemsstaterne og Armenien, der er parter i konventionen om International Civil Luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, sammen med Den Europæiske Union —

SOM NOTERER SIG partnerskabs- og samarbejdsaftalen mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Republikken Armenien på den anden side, som blev udfærdiget den 22. april 1996 i Luxembourg,

SOM ØNSKER at oprette et fælles luftfartsområde på grundlag af målet om åbning af adgang til parternes markeder med lige konkurrencevilkår, ikkeforskelsbehandling og overholdelse af fælles regler – herunder om flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, lufttrafikstyring, sociale aspekter og miljø,

SOM ØNSKER at styrke trafikflyvningen og fremme et internationalt luftfartssystem, der bygger på ikkeforskelsbehandling og loyal konkurrence mellem luftfartsselskaber på markedet,

SOM ØNSKER at fremme deres interesser vedrørende lufttransport,

SOM ANERKENDER betydningen af effektive lufttransportforbindelser for at fremme handel, turisme, investeringer samt den økonomiske og sociale udvikling,

SOM ER ENIGE OM, at reglerne for det fælles luftfartsområde bør bygge på Den Europæiske Unions relevante lovgivning som fastsat i bilag II til denne aftale,

SOM ANERKENDER, at fuld overholdelse af reglerne for det fælles luftfartsområde giver parterne ret til at udnytte samtlige fordele ved det fælles luftfartsområde, herunder markedsadgang og størst mulige fordele for begge parter forbrugere, erhvervsliv og arbejdskraft,

SOM ANERKENDER, at oprettelsen af det fælles luftfartsområde og gennemførelsen af reglerne for dette ikke kan virkeliggøres uden de nødvendige overgangsordninger, og at passende bistand er vigtig i denne sammenhæng,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed i lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af luftfartøjer i ugunstig retning samt underminerer de rejsendes tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM ER BESLUTTET PÅ at maksimere de potentielle fordele ved reguleringsmæssigt samarbejde og harmonisering af deres respektive love og forskrifter for civil luftfart,

SOM ANERKENDER de væsentlige potentielle fordele, der kan opstå gennem konkurrencedygtig trafikflyvning og rentable lufttransportindustrier,

SOM ØNSKER at skabe grobund for fri, loyal og uhindret konkurrence, idet det anerkendes, at støtte kan hæmme konkurrencen og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål, og at de potentielle fordele muligvis ikke vil kunne virkeliggøres uden et konkurrencepræget marked med lige, loyal og uhindret konkurrence mellem luftfartsselskaber,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende aftaler og ordninger mellem parterne med sigte på at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for forbrugere, befragtere, luftfartsselskaber og lufthavne samt deres personale, befolkninger og andre, som indirekte nyder godt heraf,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM BEKRÆFTER behovet for hurtigt at sætte ind over for klimaændringer og videreføre samarbejdet med henblik på at nedbringe mængden af drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren på en måde, der er forenelig med de multilaterale aftaler om dette spørgsmål og navnlig med Organisationen for International Civil Luftfarts (i det følgende benævnt "ICAO's") relevante instrumenter og Parisaftalen af 12. december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer,

SOM BEKRÆFTER vigtigheden af at beskytte forbrugerne, herunder med de beskyttelselementer, der er indeholdt i konventionen angående indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999, og opnå et passende forbrugerbeskyttelsesniveau i tilknytning til trafikflyvning, idet behovet for gensidigt samarbejde på dette område anerkendes,

SOM ANERKENDER, at styrkede kommercielle muligheder ikke har til formål at undergrave deres arbejdsstandarder eller arbejdsrelaterede standarder, og understreger vigtigheden af den internationale luftfarts sociale dimension og undersøgelser af markedsåbningens virkninger for arbejdstagere, beskæftigelsen og arbejdsvilkår,

SOM NOTERER SIG vigtigheden af at forbedre adgangen til kapital for luftfartsbranchen med henblik på at videreudvikle lufttransportområdet,

SOM ANERKENDER de potentielle fordele ved at åbne mulighed for, at tredjelande kan tiltræde denne aftale,

SOM ØNSKER at indgå en aftale om lufttransport, som supplerer konventionen om International Civil Luftfart —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

ARTIKEL 1

Mål

Målet for denne aftale er at oprette et fælles luftfartsområde mellem parterne, der skal bygge på en gradvis markedsåbning, liberalisering af ejerskab af og kontrol med luftfartsselskaber, loyale og lige konkurrencevilkår, ikkeforskelsbehandling og fælles regler, herunder på områderne flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, lufttrafikstyring, sociale aspekter og miljø. Til dette formål indeholder denne aftale de bestemmelser, der gælder mellem parterne. Disse regler omfatter også bestemmelserne i den i bilag II anførte lovgivning.

ARTIKEL 2

Definitioner

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved:

- 1) "aftale": denne aftale, bilagene og tillæggene dertil samt eventuelle ændringer hertil
- 2) "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt eller post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder både ruteflyvning og charterflyvning

- 3) "konstatering af statsborgerskab": en konstatering af, at et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, opfylder kravene i artikel 4 med hensyn til ejerskab, effektiv kontrol og hovedsæde
- 4) "konstatering af egnethed": en konstatering af, hvorvidt et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, har tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise til at udføre sådanne tjenester, og om det er rede til at efterkomme de love, forskrifter og krav, som gælder for udførelsen af sådanne tjenester
- 5) "kompetent myndighed": det statsorgan eller den statslige enhed, der er ansvarlig for de administrative funktioner i henhold til denne aftale
- 6) "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, og som omfatter:
 - a) enhver ændring, som er trådt i kraft efter konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Armenien og EU-medlemsstaten eller EU-medlemsstaterne, og som er relevant for det aktuelle spørgsmål, og
 - b) alle bilag og ændringer hertil, der er vedtaget i henhold til konventionens artikel 90, for så vidt et sådant bilag eller en sådan ændring på et givet tidspunkt er gældende for både Armenien og en EU-medlemsstat eller de EU-medlemsstater, som er relevant for det aktuelle spørgsmål

- 7) "fulde omkostninger": omkostninger ved at levere en ydelse plus et rimeligt tillæg til dækning af faste administrative omkostninger
- 8) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
- 9) "hovedsæde": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted på den parts territorium, hvori luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af vedvarende luftdygtighed
- 10) "tekniske landinger": landinger, som har andre formål end ombordtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt eller post, som befordres ad luftvejen
- 11) "flybilletpriser": priser, som betales til luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at befordre passagerer med trafikflyvning (herunder med alle andre transportformer i tilknytning hertil), og de eventuelle betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid
- 12) "luftfragtrater": priser for at transportere fragt med trafikflyvning (herunder med alle andre transportformer i tilknytning hertil), og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid

- 13) "territorium": for Armeniens vedkommende Republikken Armeniens område og for Den Europæiske Unions og EU-medlemsstaters vedkommende de EU-medlemsstaters landområder, indre farvande og søterritorium, hvor EU-traktaterne finder anvendelse, på de vilkår, der er fastsat i EU-traktaterne, samt luftrummet over disse
- 14) "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet, luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester, herunder relaterede tjenester og faciliteter
- 15) "egenhandling": det forhold, at en bruger selv udfører en eller flere former for groundhandlingydelser og ikke indgår nogen form for kontrakt med tredjemand om levering af sådanne tjenesteydelser; med henblik på denne definition anses lufthavnsbrugere indbyrdes ikke for tredjemænd, hvis:
- a) den ene besidder aktiemajoriteten i den anden, eller
 - b) en fælles enhed besidder en majoritetsinteresse i dem begge
- 16) "femte frihedsrettighed": en ret eller et privilegium, som en stat ("den tildelende stat") indrømmer en anden stats luftfartsselskaber ("den modtagende stat") med henblik på at udøve internationale lufttransporttjenester mellem den tildelende stats territorium og en tredjestats territorium på den betingelse, at sådanne tjenester tager udgangspunkt eller afsluttes på den modtagende stats territorium
- 17) "tredjeland": et land, som ikke er en EU-medlemsstat eller Armenien.

AFSNIT I

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 3

Tildeling af rettigheder

1. Rettighederne i denne artikel er med forbehold af overgangsbestemmelserne i bilag I til denne aftale.

Trafikrettigheder og ruteplaner

2. Hver part tilstår uden forskelsbehandling den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af international lufttransport:
 - a) ret til at overflyve partens territorium uden at lande
 - b) ret til at foretage teknisk landing på sit territorium

c) ret til at udøve ruteflyvning og charterflyvning med passagerer, passagerer og fragt i kombination eller ren fragt mellem destinationer¹ på følgende ruter:

i) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union:

destinationer i Den Europæiske Union – mellemliggende destinationer i territorierne for partnerne i den europæiske naboskabspolitik², parterne i den multilaterale aftale om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde³ eller medlemsstaterne i Den Europæiske Frihandelssammenslutning⁴ – destinationer i Armenien – efterfølgende destinationer

¹ Henvisninger til destinationer i denne artikel forstås som henvisninger til internationalt anerkendte lufthavne.

² Jf.: Rådets konklusioner af 16. juni 2003 sammenholdt med Kommissionens meddelelse om EU's naboskabspolitik af 12. maj 2004, som Rådet godkendte i sine konklusioner af 14. juni 2004.

³ Den multilaterale aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Bulgarien, Republikken Kroatien, den tidligere jugoslaviske republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Rumænien, Republikken Serbien og De Forenede Nationers midlertidige administrative mission i Kosovo (¹) om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde (FELO) (EUT L 285 af 16.10.2006, s. 3) (¹ Jf. FN's Sikkerhedsråds resolution 1244 af 10.6.1999).

⁴ Republikken Island, Fyrstendømmet Liechtenstein, Kongeriget Norge og Det Schweiziske Forbund.

- ii) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Armenien:

destinationer i Armenien – mellemliggende destinationer i territorierne for partnerne i den europæiske naboskabspolitik, parterne i den multilaterale aftale om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde eller medlemsstaterne i Den Europæiske Frihandelssammenslutning – destinationer i Den Europæiske Union

- d) andre rettigheder som er anført i denne aftale.

Operationel fleksibilitet

3. Hver parts luftfartsselskaber kan for nogle eller alle deres flyvninger på de ruter, som er angivet i stk. 2, frit vælge at:

- a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
- b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
- c) betjene mellemliggende destinationer og efterfølgende destinationer samt destinationer på parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2
- d) undlade landing på én eller flere destinationer

- e) overføre trafik fra ethvert af deres luftfartøjer til ethvert andet af deres luftfartøjer på enhver destination (omstigning)
- f) gøre ophold på enhver destination på eller uden for parternes territorier
- g) befordre transitrafik gennem den anden parts territorium
- h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse og
- i) betjene mere end én destination på samme flyvning (co-terminalisation).

Den operationelle fleksibilitet, der er fastsat i dette stykke, kan udøves uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden fortabelse af nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale, forudsat at:

- a) de armenske luftfartsselskabers tjenester betjener en destination i Armenien
- b) Den Europæiske Unions luftfartsselskabers tjenester betjener en destination i Den Europæiske Union.

4. Hver part tillader luftfartsselskaber at fastsætte trafikhyppigheden og kapaciteten for den internationale lufttransport, som de udbyder på grundlag af kommercielle overvejelser på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af parterne ensidigt trafikmængden, -hyppigheden eller -regulariteten, rutevalget, trafikken oprindelse eller bestemmelsessted eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden parts luftfartsselskaber opererer, undtagen af toldmæssige, tekniske eller operationelle hensyn, hensyn til lufttrafikstyringens sikkerhed samt hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse, eller medmindre andet er fastsat i denne aftale.

5. Hver parts luftfartsselskaber kan, herunder inden for rammerne af ordninger for ordninger med fælles rutenumre, betjene enhver destination beliggende i et tredjeland, som ikke indgår i de fastlagte ruter, forudsat at de ikke udøver femte frihedsrettigheder.

6. Intet i denne aftale:

- a) tillægger luftfartsselskaber fra Armenien retten til i en EU-medlemsstat at ombordtage passagerer, bagage, fragt eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den samme EU-medlemsstats territorium
- b) tillægger luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union retten til i Armenien at optage passagerer, bagage, fragt eller post, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination i Armenien.

7. Når parterne udøver deres rettigheder og forpligtelser i medfør af denne aftale, må de ikke på nogen måde forskelsbehandle den anden parts luftfartsselskaber og navnlig ikke på grundlag af nationalitet.

8. Uanset andre bestemmelser i denne aftale kan en part afvise retten til at udøve international lufttransport til, fra eller gennem et territorium tilhørende et tredjeland, med hvilket denne part ikke har diplomatiske forbindelser.

ARTIKEL 4

Tilladelse til at operere og teknisk godkendelse

1. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra en af parterne meddeler den anden part relevante tilladelser til at operere og tekniske tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til procedurer, forudsat:

a) for så vidt angår et armensk luftfartsselskab:

- i) at luftfartsselskabet har sit hovedsæde i Armenien og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Armeniens gældende ret
- ii) at Armenien, der står for udstedelsen af luftfartsselskabets luftfartscertifikat, udøver og opretholder effektivt tilsyn med luftfartsselskabet, og at den relevante kompetente myndighed er tydeligt identificeret, og
- iii) medmindre andet er fastsat i artikel 6, at luftfartsselskabet ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet og effektivt kontrolleres af Armenien eller dets statsborgere, eller begge dele

- b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:
- i) at luftfartsselskabet har sit hovedsæde på Den Europæiske Unions område og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Den Europæiske Unions ret
 - ii) at den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets luftfartscertifikat, udøver og opretholder effektivt tilsyn med luftfartsselskabet, og at den kompetente myndighed er tydeligt identificeret og
 - iii) medmindre andet er fastsat i artikel 6, at luftfartsselskabet ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet og effektivt kontrolleres af en eller flere EU-medlemsstater eller en eller flere EFTA-medlemsstater eller deres statsborgere, eller begge dele
- c) at artikel 14 og artikel 15 overholdes, og
- d) at luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som er fastsat i de love og forskrifter, som normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part, der behandler ansøgningen.
2. Hver part udsteder tilladelser til at operere og tekniske tilladelser uden forskelsbehandling af den anden parts luftfartsselskaber.

3. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra den ene part, anerkender den anden part den første parts konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed eller statsborgerskab, som om en sådan konstatering var foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog andet og tredje afsnit.

Hvis den modtagende parts kompetente myndigheder efter modtagelsen af et luftfartsselskabs ansøgning om en tilladelse til at operere eller efter tildelingen af en sådan tilladelse til trods for den anden parts kompetente myndigheders konstatering har konkret grund til at være bekymret for, at betingelserne i stk. 1 for tildeling af de relevante tilladelser til at operere eller tekniske tilladelser ikke er opfyldt, underretter den modtagende part straks den anden part og forelægger vægtige grunde til sin bekymring. I så tilfælde kan hver part anmode om et samråd, der kan omfatte repræsentanter for begge parter kompetente myndigheder eller yderligere oplysninger af relevans for nævnte bekymring, og sådanne anmodninger om samråd efterkommes, så snart dette er praktisk muligt. Findes der ingen løsning på spørgsmålet, kan enhver af parterne forelægge spørgsmålet for det fælles udvalg, der omhandlet i artikel 23 ("Det Fælles Udvalg").

Dette stykke omfatter ikke anerkendelsen af konstateringer i relation til sikkerhedscertifikater eller -licenser, luftfartssikkerhedsordninger eller forsikringsdækning.

ARTIKEL 5

Afvisning, tilbagekaldelse, suspension eller begrænsning af tilladelse til at operere og teknisk godkendelse

1. Hver af parterne kan afvise, tilbagekalde, suspendere, fastsætte betingelser for eller begrænse tilladelser til at operere eller tekniske godkendelser eller på anden måde suspendere, fastsætte betingelser for eller begrænse operationerne for et af den anden parts luftfartsselskaber i følgende tilfælde:

- a) for så vidt angår et armensk luftfartsselskab:
 - i) hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedsæde i Armenien eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Armeniens lovgivning
 - ii) hvis Armenien, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets luftfartscertifikat, ikke udøver og opretholder effektivt tilsyn med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er tydeligt identificeret, eller
 - iii) medmindre andet er fastsat i artikel 6, hvis luftfartsselskabet ikke ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet eller ikke effektivt kontrolleres af Armenien eller dets statsborgere eller begge dele

- b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:
- i) hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedsæde på Den Europæiske Unions område eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Den Europæiske Unions ret
 - ii) hvis den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets luftfartscertifikat, ikke udøver og opretholder effektivt tilsyn med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er tydeligt identificeret, eller
 - iii) medmindre andet er fastsat i artikel 6, hvis luftfartsselskabet ikke ejes direkte eller i kraft af en ejermajoritet eller ikke effektivt kontrolleres af en eller flere EU-medlemsstater eller en eller flere EFTA-medlemsstater eller statsborgere i sådanne medlemsstater, eller begge dele
- c) hvis artikel 8, 14 og 15 ikke overholdes, eller
- d) hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de love og andre forskrifter, der er omhandlet i artikel 7, eller de love og forskrifter, som normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part, der behandler ansøgningen.

2. Medmindre det er bydende nødvendigt at gribe ind omgående for at hindre yderligere overtrædelse af stk. 1, litra c) eller d), udøves den rettigheder, der fastlægges ved nærværende artikel, først efter samråd med den anden part.

3. Denne artikel begrænser ikke en parts ret til at afvise, tilbagekalde, suspendere, fastsætte betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller den tekniske godkendelse af en eller flere af den anden parts luftfartsselskaber i overensstemmelse med artikel 14 eller 15.

ARTIKEL 6

Investering i luftfartsselskaber

1. Uanset artikel 4 og 5, og efter at Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 23, stk. 8, har bekræftet, at hver part eller dens statsborgere i overensstemmelse med deres respektive lovgivninger kan erhverve majoriteten i eller den effektive kontrol med et luftfartsselskab fra den anden part, kan parterne tillade, at EU-medlemsstaterne eller deres statsborgere har ejermajoriteten i eller den effektive kontrol med et luftfartsselskab fra Armenien, eller at Armenien eller dets statsborgere har ejermajoriteten i eller den effektive kontrol med et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 2.

2. I forbindelse med denne artikels stk. 1 tillades investeringer i luftfartsselskaber, som foretages i parternes eller deres statsborgeres interesse, i hvert enkelt tilfælde i kraft af en forudgående afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 23, stk. 2.

I nævnte afgørelse fastsættes betingelserne for driften af de aftalte luftfartsforbindelser i henhold til denne aftale og for luftfartsforbindelser mellem tredjelande og parterne. Artikel 23, stk. 11, finder ikke anvendelse på nævnte afgørelse.

ARTIKEL 7

Overholdelse af love og forskrifter

1. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, overholder de de love og andre forskrifter, der på den anden parts territorium gælder for luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra dette territorium som led i international lufttransport.
2. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, overholdes de love og andre forskrifter, der på den anden parts territorium gælder for indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, fragt eller post om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), af henholdsvis for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, fragt og post.
3. Hver part giver på sit territorium den anden parts luftfartsselskaber ret til at træffe foranstaltninger med henblik på at sikre, at der alene befordres personer med de rejsedokumenter, der kræves for indrejse i eller transit gennem den anden parts territorium.

ARTIKEL 8

Loyal konkurrence

1. Parterne anerkender, at det er deres fælles mål at have et loyal og konkurrencepræget erhvervsmiljø og rimelige og lige muligheder for, at begge parter luftfartsselskaber kan konkurrere om de aftalte luftfartsforbindelser på de fastlagte ruter. Parterne træffer derfor alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dette mål overholdes fuldt ud.
2. Parterne bekræfter, at fri, loyal og uhindret konkurrence er vigtig for at fremme målene for denne aftale, og noterer sig vigtigheden af, at der findes omfattende konkurrencelovgivning og en uafhængig konkurrencemyndighed, og af en konsekvent og effektiv håndhævelse af deres nationale konkurrencelovgivning for den effektive udøvelse af lufttransporttjenester. Hver parts konkurrencelovgivning, der omhandler spørgsmål omfattet af denne artikel, som løbende ændret, finder anvendelse på luftfartsselskabernes aktiviteter inden for hver parts jurisdiktion. Parterne har samme mål vedrørende konkurrencelovgivningens overensstemmelse og konvergens og dens effektive håndhævelse. De samarbejder efter behov, og når det er berettiget af hensyn til en effektiv håndhævelse af konkurrencelovgivningen, herunder ved at tillade deres luftfartsselskaber eller andre statsborgere at meddele den anden parts konkurrencemyndigheder oplysninger af relevans for søgsmål i henhold til konkurrencelovgivningen i overensstemmelse med deres respektive regler og retspraksis.

3. Intet i denne aftale må på nogen måde påvirke, begrænse eller udgøre en trussel mod parternes (og Europa-Kommissionens) relevante konkurrencemyndigheders og retsinstansers kompetence og beføjelser, og alle spørgsmål vedrørende håndhævelsen af konkurrencelovgivningen henhører fortsat under disse myndigheders og retsinstansers enekompetence. Ingen foranstaltning, som en part træffer i medfør af nærværende artikel, berører disse myndigheders og retsinstansers eventuelle foranstaltninger.

4. Enhver foranstaltning, der træffes i henhold til denne artikel, henhører under parternes enekompetence og rettes udelukkende mod den anden part eller selskaber, som udøver lufttransporttjenester til/fra parterne. En sådan foranstaltning må ikke være genstand for den tvistbilæggelsesprocedure, der er fastsat i artikel 24.

5. Hver part fjerner alle former for forskelsbehandling eller illoyal praksis, der undergraver den anden parts luftfartsselskabers mulighed for at konkurrere loyalt og på lige vilkår om at udøve lufttransporttjenester.

6. Ingen af parterne yder eller tillader offentlig støtte eller tilskud til noget selskab, hvis denne støtte eller dette tilskud mærkbart undergraver den anden parts luftfartsselskabers mulighed for at konkurrere loyalt og på lige vilkår om at udøve lufttransporttjenester. Sådan offentlig støtte eller sådanne tilskud kan bl.a. omfatte: krydssubsidiering, kompensation for driftstab, kapitaltilførsel, tilskud, garantier, lån eller forsikringer på præferencevilkår, beskyttelse mod konkurs, afkald på inddrivelse af fordringer, afkald på normal forrentning af indskudte offentlige midler, afgiftslempelser eller -fritagelser, kompensation for byrder pålagt af de offentlige myndigheder og adgang med diskriminerende virkning eller på ikkekommercielle vilkår til navigationshjælpemidler eller lufthavne, brændstof, groundhandling, luftfartssikkerhed, computerbaserede reservationssystemer, tildeling af slots eller andre dermed forbundne faciliteter og tjenester, som er nødvendige for at udøve trafikflyvning.

7. Såfremt en part yder offentlig støtte eller offentlige tilskud til et selskab, skal parten med egnede midler sikre, at sådanne foranstaltninger er gennemsigtige, hvilket kan omfatte, at luftfartsselskabet pålægges tydeligt og særskilt at præcisere støtte eller tilskud i sine regnskaber.

8. Hver part skal efter anmodning fra den anden part inden for en rimelig frist forelægge årsregnskaber for de enheder, der henhører under den førstnævnte parts jurisdiktion, og andre oplysninger, som den anden part med rimelighed kan kræve for at sikre efterlevelse af bestemmelserne i denne artikel. Dette kan omfatte udførlige oplysninger om støtte og tilskud. Sådanne oplysninger kan gøres betinget af, at den part, der anmoder om adgang til oplysningerne, behandler disse fortroligt.

9. Uden at dette berører foranstaltninger truffet af den relevante konkurrencemyndighed, eller den retsinstans, der er ansvarlig for håndhævelse af de regler, der er omhandlet i stk. 5 og 6, gælder følgende:

- a) er en part af den opfattelse, at et selskab udsættes for forskelsbehandling eller illoyal praksis som omhandlet i stk. 5 og 6, og at dette kan underbygges, kan den pågældende part fremlægge sine bemærkninger for den anden part. Efter at have underrettet den anden part kan en part ligeledes tage kontakt til de kompetente statslige myndigheder på den anden parts territorium, herunder enheder på nationalt, regionalt eller lokalt plan, for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel. Desuden kan en part anmode om samråd om dette spørgsmål med den anden part for at løse problemet. Sådanne samråd iværksættes senest 30 dage efter datoen for modtagelse af anmodningen. I mellemtiden udveksler parterne tilstrækkelige oplysninger til at muliggøre en fuldstændig undersøgelse af den betænkelighed, som en af parterne giver udtryk for
- b) lykkes det ikke for parterne at løse spørgsmålet gennem samråd inden for 30 dage fra iværksættelsen af samrådet, eller iværksættes samrådene ikke inden for 30 dage efter modtagelsen af anmodningen vedrørende en påstået overtrædelse af stk. 5 og 6, kan den part, der anmodede om samrådet, suspendere udøvelsen af rettighederne i denne aftale for den anden parts berørte selskaber ved at afvise, tilbagekalde eller suspendere tilladelsen til at operere eller pålægge udøvelsen af sådanne rettigheder de betingelser, den finder nødvendige, eller pålægge gebyrer eller træffe andre foranstaltninger. Enhver foranstaltning i henhold til nærværende stykke skal være relevant, forholdsmæssig og med hensyn til omfang og varighed begrænset til det, der er strengt nødvendigt.

10. Hver part anvender effektivt konkurrencelovgivningen i overensstemmelse med stk. 2 og forbyder selskaber:

- a) sammen med ethvert andet selskab at indgå aftaler, træffe beslutning om eller indlade sig på samordnet praksis, som kan påvirke lufttransporttjenester til og fra den pågældende part, og som har til formål eller følge at hindre, begrænse eller forvride konkurrencen. Dette forbud kan erklæres ikke at finde anvendelse, hvis en sådan aftale, beslutning eller praksis bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af tjenesterne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, samtidig med at de sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, og ikke: i) pålægger de pågældende virksomheder begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå disse mål, ii) giver disse virksomheder mulighed for at ophæve konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenester og
- b) at misbruge en dominerende stilling på en måde, som kan påvirke lufttransporttjenester til og fra den pågældende part.

11. Hver part overlader hele gennemførelsen af konkurrencereglerne omhandlet i stk. 10 til sin relevante uafhængige konkurrencemyndighed eller retsinstans.

12. Uden at dette berører foranstaltninger truffet af den relevante konkurrencemyndighed eller retsinstans, der er ansvarlig for at håndhæve de regler, der er omhandlet i stk. 10, gælder det, at hvis en part er af den opfattelse, at et selskab er offer for en påstået overtrædelse af stk. 10, og dette kan underbygges, kan den pågældende part fremlægge sine bemærkninger skriftligt for den anden part. Efter at have underrettet den anden part kan en part ligeledes tage kontakt til de kompetente statslige myndigheder på den anden parts territorium, herunder enheder på nationalt, regionalt eller lokalt plan, for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel. Desuden kan en part anmode om samråd om dette spørgsmål med den anden part for at løse problemet. Sådanne samråd iværksættes senest 30 dage efter datoen for modtagelse af anmodningen. I mellemtiden udveksler parterne tilstrækkelige oplysninger til at muliggøre en fuldstændig undersøgelse af den betænkelighed, som en af parterne giver udtryk for.

13. Lykkes det ikke for parterne at løse spørgsmålet gennem samråd inden for 30 dage fra iværksættelsen af samrådet, eller iværksættes samrådene ikke inden for 30 dage efter modtagelsen af anmodningen vedrørende en påstået overtrædelse af stk. 10, og forudsat at den relevante konkurrencemyndighed eller retsinstans har fastslået en overtrædelse af konkurrencereglerne, kan den part, der anmodede om samrådet, suspendere udøvelsen af rettighederne i denne aftale for den anden parts berørte selskaber ved at afvise, tilbagekalde eller suspendere tilladelsen til at operere eller pålægge udøvelsen af sådanne rettigheder de betingelser, den finder nødvendige, eller pålægge gebyrer eller træffe andre foranstaltninger. Enhver foranstaltning i henhold til nærværende stykke skal være relevant, forholdsmæssig og med hensyn til omfang og varighed begrænset til det, der er strengt nødvendigt.

ARTIKEL 9

Erhvervsmæssige aktiviteter

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del A.
2. Parterne er enige om, at hindringer for kommercielle operatørers forretningsvirksomhed vil kunne hæmme de fordele, der skal opnås med denne aftale. Parterne indleder derfor en effektiv og gensidig proces til fjernelse af hindringer for forretningsvirksomhed, der udøves af begge parters kommercielle operatører, når sådanne hindringer kan hæmme de kommercielle aktiviteter, skabe konkurrenceforvridninger eller påvirke mulighederne for at konkurrere på lige vilkår.
3. De to parters luftfartsselskaber er ikke forpligtet til at have en lokal sponsor.
4. Det Fælles Udvalg udvikler samarbejdet i forbindelse med forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder; det overvåger de fremskridt, der gøres for på effektiv vis at afhjælpe hindringer for de kommercielle operatørers forretningsvirksomhed, og gennemgår regelmæssigt udviklingen på dette område, herunder også lovgivningsmæssige og reguleringsmæssige ændringer. I overensstemmelse med artikel 23 kan en part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at drøfte ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af nærværende artikel.

5. Hver parts luftfartsselskaber har ret til på den anden parts territorium frit at etablere de kontorer og faciliteter, der er nødvendige for at udøve lufttransport og markedsføre og sælge lufttransportydelser og dertil knyttede tjenester, herunder retten til at sælge og udstede flybilletter eller luftfragtbreve, både egne og andre luftfartsselskabers.

6. Hver parts luftfartsselskaber har ret til i overensstemmelse med den andens parts love og forskrifter om indrejse, ophold og beskæftigelse at medtage og beskæftige personale på den anden parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte ydelse af lufttransportydelser. Begge parter letter og fremmer tilståelsen af arbejdstilladelser, når disse er nødvendige, for personale, som ansættes i repræsentationerne i henhold til dette stykke, herunder personale, som udfører visse midlertidige opgaver, som ikke overstiger 90 dage, med forbehold af de relevante gældende love og forskrifter.

7. Hvert luftfartsselskab har med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium, jf. dog andet afsnit:

- a) ret til at varetage sin egen groundhandling ("egen-groundhandling"), eller
- b) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, herunder andre luftfartsselskaber, der leverer groundhandlingydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter, og sådanne udbydere opererer på markedet.

Rettighederne i første afsnits litra a) og b) må kun være underlagt specifikke begrænsninger med hensyn til plads- eller kapacitetsproblemer, der skyldes hensynet til en sikker drift af lufthavnen. I tilfælde, hvor sådanne begrænsninger begrænser, hindrer eller udelukker egen-groundhandling, og der ikke er effektiv konkurrence mellem udbydere af groundhandlingydelser, sikrer den relevante part, at alle luftfartsselskaber har lige og tilstrækkelig adgang til alle sådanne ydelser; priserne på sådanne ydelser fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.

8. Hver leverandør af groundhandlingydelser har, uanset om den er et luftfartsselskab eller ej, ret til på den anden parts territorium at levere groundhandlingydelser til luftfartsselskaber, der opererer i samme lufthavn, med tilladelse og i overensstemmelse med de relevante love og forskrifter.

9. Hver part sikrer, at dens forskrifter, retningslinjer og procedurer om tildeling af slots i lufthavnene på dens territorium anvendes på en uafhængig, gennemsigtig og effektiv måde uden forskelsbehandling og rettidigt.

10. En part kan kun kræve underretning om driftsplaner, programmer eller ruteplaner for trafikflyvning, der udøves inden for rammerne af denne aftale, til orientering med henblik på at verificere, at de rettigheder, der indrømmes i henhold til denne aftale, respekteres. Hvis en part kræver en sådan underretning, mindsker den i videst mulig udstrækning de administrative byrder i forbindelse med underretningskravene og –procedurerne for den anden parts lufttransportmellemed og luftfartsselskaber.

11. Hver parts luftfartsselskaber kan på den anden parts territorium sælge lufttransport og tilknyttede ydelser, direkte eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsagenter eller andre mellemlid udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet eller enhver anden tilgængelig kanal. Hvert luftfartsselskab har ret til at sælge, og enhver person har ret til at købe, en sådan transport og tilknyttede ydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta.
12. Parternes luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden parts territorium, herunder køb af brændstof og betaling af lufthavnsafgifter, i den lokale valuta. Efter eget valg kan hver parts luftfartsselskaber betale sådanne omkostninger på den anden parts territorium i frit omsættelig valuta til markedskursen.
13. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning på et hvilket som helst tidspunkt og på en hvilken som helst måde at lade lokale indtægter omveksle til en frit konvertibel valuta og overføre disse fra den anden parts territorium til et land efter eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner eller afgifter i den forbindelse, til den gældende markedskurs for transaktioner og overførsel, der gælder på datoen, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang, og må ikke pålægges gebyrer ud over dem, der normalt opkræves af banker for gennemførelse af sådanne omvekslinger og overførsler.

14. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan ethvert af parternes luftfartsselskaber indgå samarbejdsordninger om markedsføring, såsom reservering af kapacitet eller code share-ordninger, med:

- a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og
- c) en udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land

under forudsætning af, at i) det opererende luftfartsselskab har de relevante trafikrettigheder, ii) det markedsførende luftfartsselskab har de fornødne ruterrettigheder og iii) ordningerne opfylder de krav til sikkerhed og konkurrence, der normalt gælder for sådanne ordninger.

15. Når der sælges passagerbefordringstjenester i forbindelse med samarbejdsordninger om markedsføring, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald ved indtjekning eller før ombordstigning, hvis der ikke skal tjekkes ind i forbindelse med en tilsluttende flyforbindelse, informeres om, hvilke transportudøvere, der driver hvilke afsnit af ruten.

16. For passagerbefordring gælder, at leverandører af overfladetransporttjenester ikke er omfattet af love og forskrifter for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransporttjenesten i eget navn.

17. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere i forbindelse med international lufttransport ret til uden begrænsninger at vælge overfladetransport af fragt til og fra destinationer på parternes territorium eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle internationalt anerkendte lufthavne med toldfaciliteter, og til, hvis det er relevant, at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådan fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldbehandling og -faciliteter. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at udbyde overfladetransport via ordninger med andre leverandører af overfladetransporttjenester, herunder overfladetransport leveret af andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragtydelser kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved sådan transport.

18. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, i hver af parternes område eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder betingelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne ordninger, navnlig krav om at oplyse, hvilket luftfartsselskab der driver ruten.

19. Hver parts luftfartsselskaber kan indgå ordninger om at stille luftfartøjer med eller uden besætning til rådighed for udøvelse af international lufttransport med:

- a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber og
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande

under forudsætning af, at alle parter i sådanne ordninger har de fornødne bemyndigelser og opfylder betingelserne i de respektive love og forskrifter, som parterne anvender på sådanne ordninger. Parterne kan ikke kræve af det luftfartsselskab, som stiller luftfartøjer til rådighed, at det har trafikrettigheder i henhold til denne aftale til de ruter, som luftfartøjet skal benyttes til. Parterne kan kræve, at disse ordninger godkendes af deres kompetente myndigheder. Hvis en part kræver en sådan godkendelse, skal den minimere de administrative byrder for luftfartsselskaberne i forbindelse med godkendelsesprocedurerne.

ARTIKEL 10

Told og afgifter

1. Luftfartøjer, som benyttes til international lufttransport af et af den anden parts luftfartsselskaber, deres sædvanlige udstyr, jordbaseret udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolier, teknisk forråd, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre produkter, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre produkter, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller servicering af luftfartøjer, der benyttes til international lufttransport, er ved ankomsten på en parts territorium på et gensidigt grundlag fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, told, punktafgifter og andre lignende afgifter, som:

a) opkræves af nationale, statslige eller lokale myndigheder eller Den Europæiske Union og

b) ikke bygger på omkostningerne ved de ydede tjenester.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen ved en ydet tjeneste er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for de skatter, afgifter, vederlag og gebyrer, som er omhandlet i stk. 1:

- a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium og inden for rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende fly, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, herunder hvis forrådet skal bruges på den del af flyvningen, der foregår over det pågældende territorium, hvor forrådet er leveret
- b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport
- c) brændstof, smøreolie og teknisk forråd indført til eller leveret på en parts territorium til brug i et luftfartøj i et af den anden parts luftfartsselskaber, der benyttes til international lufttransport, herunder hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, og
- d) tryksager, jf. parternes respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, herunder hvis tryksagerne skal bruges på den del af turen, der foregår over det omhandlede territorium.

3. Intet i denne aftale er til hinder for, at en part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på dens territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dens territorium.
4. Almindeligt luftfartøjsudstyr samt materiel, forsyninger og reservedele som omhandlet i stk. 1 og 2, der normalt forefindes om bord på et luftfartøj, som opereres af et af parternes luftfartsselskaber, må kun aflæsses på den anden parts territorium med godkendelse fra dens toldmyndigheder og kan forlanges opbevaret under tilsyn eller kontrol af nævnte toldmyndigheder, indtil det reeksporteres eller på anden måde håndteres i overensstemmelse med toldforskrifterne.
5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som den anden part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden parts territorium.
6. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skat, told, gebyrer eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en luftrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.
7. Bagage og fragt i direkte transit over en parts territorium fritages for skat, told, afgifter og lignende gebyrer og afgifter, der ikke er baseret på omkostningerne ved den ydede tjeneste.

8. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.
9. Denne aftales bestemmelser berører ikke momsområdet.
10. Denne aftale berører ikke bestemmelserne i de respektive konventioner mellem EU-medlemsstater og Armenien med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital.

ARTIKEL 11

Brugerafgifter

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del A.
2. Parterne sikrer, at de brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontrolltjenester, er omkostningsrelaterede og ikkediskriminerende. Under alle omstændigheder må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab.

3. Parterne sikrer, at de brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavnsfaciliteter og -tjenester, luftfartssikkerhed og dermed forbundne faciliteter og tjenester, undtagen afgifter opkrævet for levering af tjenesteydelser, der er omhandlet i artikel 9, stk. 7, hverken er uretmæssigt diskriminerende eller diskriminerende på grundlag af nationalt tilhørsforhold, og de skal være ligeligt fordelt blandt kategorierne af brugere. Uden at det berører artikel 16, stk. 1, kan sådanne brugerafgifter afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester i forbindelse med lufthavns- og luftfartssikkerhed til rådighed i lufthavnen eller inden for den pågældende lufthavns system. Sådanne brugerafgifter kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves brugerafgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi. Under alle omstændigheder må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af sådanne brugerafgifter ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

4. Hver part pålægger de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer på dennes territorium og de luftfartsselskaber, som benytter de pågældende tjenester og faciliteter, at holde samråd og udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af brugerafgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 2 og 3. Hver part sikrer, at dennes kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer giver brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter og fremsætte deres bemærkninger, inden der foretages ændringer.

ARTIKEL 12

Flybilletpriser og luftfragtrater

1. Hver part tillader, at parternes luftfartsselskaber fastsætter flybilletpriser og fragtrater frit på grundlag af fri og retfærdig konkurrence.
2. Hver part kan på et ikkediskriminerende grundlag kræve, at begge parter luftfartsselskaber underretter deres kompetente myndigheder om tariffer for tjenester med udgangspunkt i deres territorium, når det sker på et forenklet grundlag og alene er til orientering. Der kan ikke kræves en sådan underretning fra luftfartsselskaberne forud for indførelsen af flybilletprisen eller luftfragtraten.
3. Der kan afholdes drøftelser mellem de kompetente myndigheder vedrørende spørgsmål såsom krav og procedurer for underretning om flybilletpriser og luftfragtrater, som kan være uretfærdige, urimelige, diskriminerende eller subsidierede.

ARTIKEL 13

Statistik

1. Hver part forelægger på et ikkediskriminerende grundlag disponible statistikker, som er påkrævet i henhold til dens nationale love og forskrifter, og som med rimelighed kan kræves, vedrørende lufttransporten, der udøves inden for rammerne af denne aftale, for den anden part.

2. Parterne samarbejder, herunder i Det Fælles Udvalg, med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen af lufttrafikken i henhold til denne aftale.

AFSNIT II

REGULERINGSMÆSSIGT SAMARBEJDE

ARTIKEL 14

Flyvesikkerhed (safety)

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer som minimum overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del B.
2. For at sikre, at parterne gennemfører bestemmelserne i denne artikel og de reguleringsmæssige krav og normer, der er omhandlet i stk. 1, inddrages Armenien i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejde som observatør fra datoen for denne aftales ikrafttræden.

Armeniens overgang til efterlevelse af reguleringsmæssige krav og normer på lufttransportområdet, jf. bilag II, del B, underkastes løbende overvågning og jævnlige vurderinger, som udføres af Den Europæiske Union i samarbejde med Armenien.

Når Armenien finder, at landet efterlever de reguleringsmæssige krav og normer på lufttransportområdet, jf. bilag II, del B, oplyser landet Den Europæiske Union om, at der bør foretages en evaluering.

Når Armenien fuldt ud har gennemført de reguleringsmæssige krav og normer på lufttransportområdet, jf. bilag II, del B, fastsætter Det Fælles Udvalg den nøjagtige status og de nøjagtige betingelser for Armeniens deltagelse i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur og for landets observatørstatus.

3. Parterne sørger for, at luftfartøjer, der er registreret hos en af parterne, og som mistænkes for ikke at opfylde de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen og lander i lufthavne, der er åbne for international lufttrafik på den anden parts territorium, af den anden parts kompetente myndigheder underkastes rampeinspektioner på og omkring luftfartøjet for at kontrollere dels gyldigheden af dets og dets besætnings dokumenter, dels luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbart synlige tilstand.

4. Parternes kompetente myndigheder kan til enhver tid anmode om samråd om de flyvesikkerhedsnormer, den anden part opretholder.

5. En parts kompetente myndigheder træffer omgående alle rimelige foranstaltninger, hvis de konstaterer, at:

- a) et luftfartøj, en genstand eller en arbejdsgang muligvis ikke opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller de reguleringsmæssige krav og normer på lufttransportområdet, der er anført i bilag II, del B, alt efter hvad der er relevant
- b) der hersker alvorlig tvivl om, hvorvidt et luftfartøj eller driften af et luftfartøj opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller de reguleringsmæssige krav og normer på lufttransportområdet, der er anført i bilag II, del B, alt efter hvad der er relevant, eller
- c) der hersker alvorlig tvivl om effektiviteten af opretholdelsen og administrationen af de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller af de reguleringsmæssige krav og normer på lufttransportområdet, der er anført i bilag II, del B.

6. Hvis en part handler i medfør af stk. 5 underretter den omgående den anden part herom og begrundet de truffede foranstaltninger.

7. En parts foranstaltninger truffet efter stk. 5 indstilles, så snart der ikke længere er grundlag for dem.

ARTIKEL 15

Luftfartssikkerhed (security)

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder på luftfartssikkerhedsområdet som anført i bilag II, del C.
2. Armenien kan underkastes Europa-Kommissionens inspektion i overensstemmelse med Den Europæiske Unions relevante luftfartssikkerhedslovgivning som anført i bilag II, del C. Parterne indfører den nødvendige ordning for udveksling af informationer om resultaterne af sådanne sikkerhedsinspektioner.

3. I betragtning af at beskyttelsen af civile luftfartøjer, deres passagerers og besætnings sikkerhed er en grundlæggende forudsætning for driften af internationale luftfartsforbindelser, bekræfter parterne deres indbyrdes forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder navnlig forpligtelserne efter konventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt begge parter er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om beskyttelse af den civile luftfarts sikkerhed, som parterne er medlemmer af.

4. Parterne yder på anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for sådanne luftfartøjer og deres passagerer og besætninger samt lufthavne og navigationshjælpemidler og alle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

5. I forhold, der ikke er omhandlet i de reguleringsmæssige krav og standarder på luftfartssikkerhedsområdet som anført i bilag II, del C, handler parterne i deres gensidige relationer i overensstemmelse med de internationale normer vedrørende luftfartssikkerhed og den relevante anbefalede praksis, som er fastsat af ICAO. Parterne forlanger, at luftfartøjsoperatører, som er opført i deres register, luftfartøjsoperatører med primært forretningssted eller fast bopæl på deres territorium, samt operatører af lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerheden.

6. Parterne sikrer, at der på deres territorium træffes effektive foranstaltninger for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder, men ikke begrænset til, screening af passagerer og deres håndbagage, screening af indskrevet bagage, screening og sikkerhedskontrol af andre personer end passagerer, herunder besætninger, og deres medbragte genstande, screening og sikkerhedskontrol af fragt og post, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt kontrol af adgang til airside og security-beskyttede områder. Disse foranstaltninger tilpasses for at imødegå stigninger i trusselsniveauet for den civile luftfarts sikkerhed. Parterne er enige om, at det kan pålægges deres luftfartsselskaber at overholde de bestemmelser om luftfartssikkerhed, jf. stk. 1 og 5, og andre sikkerhedsbestemmelser, som den anden part stiller krav om, som forudsætning for indflyvning i eller udflyvning af denne anden parts territorium, eller når de befinder sig på det.

7. En part kan under fuld hensyntagen til og med respekt for den anden parts suverænitet vedtage luftfartssikkerhedsforanstaltninger for adgangen til sit territorium, tillige med nødforanstaltninger, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel, som straks bør meddeles den anden part. Hver part skal reagere imødekomende på enhver anmodning fra den anden part om, at der træffes rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger, og den første part skal tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som den anden part allerede anvender, og de synspunkter, den fremfører. Parterne anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som anses for at udgøre en trussel mod dens sikkerhed. Medmindre dette i en nødsituation ikke er praktisk muligt, informerer hver part forudgående den anden part om eventuelle særlige luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiel eller operationel indflydelse på de lufttransporttjenester, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsforanstaltninger kan hver part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i artikel 23.

8. Ved kapring af et civilt luftfartøj, trusler om kapring af et civilt luftfartøj eller andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for luftfartøjer, passagerer og besætning, lufthavne og navigationshjælpemidler bistår parterne hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger med henblik på hurtigt og sikkert at bringe en sådan hændelse eller trussel til ophør.
9. Hver part træffer alle de foranstaltninger, den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.
10. Hvis den ene part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget denne artikels bestemmelser om luftfartssikkerhed, udbeder denne part sig øjeblikkeligt samråd med den anden part. Et sådant samråd skal iværksættes inden for 30 dage efter modtagelse af en sådan anmodning.
11. Uden at det berører artikel 5, er den omstændighed, at det ikke lykkes at nå frem til en tilfredsstillende løsning inden for 30 dage efter, at en sådan anmodning er fremsat, eller en længere frist efter aftale, tilstrækkelig grund til at afslå, tilbagekalde, begrænse eller pålægge betingelser for den tilladelse til at operere, der er udstedt til et eller flere af den anden parts luftfartsselskaber.
12. Hvis en umiddelbar og ekstraordinær trussel gør det nødvendigt, kan en af parterne umiddelbart træffe foreløbige foranstaltninger
13. Foranstaltninger truffet efter stk. 11 ophæves, så snart den anden part opfylder denne artikels bestemmelser til fulde.

ARTIKEL 16

Lufttrafikstyring

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del D, og som minimum ICAO's standarder og anbefalede praksis på de områder, der ikke er omfattet af EU's rammebestemmelser, på de i denne artikel anførte betingelser.
2. Parterne samarbejder om lufttrafikstyring for at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte Armenien og således forbedre de nuværende flyvesikkerhedsnormer og almenflyvningens overordnede effektivitet i Europa, optimere lufttrafikkontrolkapaciteter, begrænse forsinkelser mest muligt og forbedre miljøeffektiviteten. Med henblik herpå deltager Armenien som observatør i Udvalget for det Fælles Luftrum og andre organer i relation til det fælles luftrum fra datoen for denne aftales ikrafttræden. Det Fælles Udvalg har til opgave at overvåge og lette samarbejdet om lufttrafikstyring.
3. For at gøre det lettere at anvende lovgivningen om det fælles europæiske luftrum på deres territorier:
 - a) træffer Armenien de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse sine institutionelle strukturer og overvågningsstrukturer for luftfartstjenester og lufttrafikstyring i overensstemmelse med kravene til det fælles europæiske luftrum

- b) indfører Armenien navnlig en relevant national tilsynsmyndighed, der som minimum er funktionelt uafhængig af udøvere(n) af luftfartstjenester
- c) inddrager Den Europæiske Union Armenien i relevante operationelle initiativer på områderne luftfartstjenester, luftrum og interoperabilitet, som udspringer af etableringen af det fælles europæiske luftrum, herunder via:
 - i) undersøgelse af mulighederne for at samarbejde med eller blive associeret med en eksisterende fælles luftrumsblok eller oprette en ny
 - ii) deltagelse i det fælles europæiske luftrums netfunktioner
 - iii) tilpasning til SESAR-implementeringsplanen
 - iv) styrkelse af interoperabiliteten, og
- d) træffer Armenien de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre Den Europæiske Unions præstationsordning med henblik på at optimere den generelle flyveeffektivitet, mindske omkostningerne og øge de eksisterende systemers sikkerhed og kapacitet.

ARTIKEL 17

Miljø

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del E.
2. Parterne støtter behovet for at beskytte miljøet ved at fremme bæredygtig udvikling inden for luftfart. Parterne har til hensigt at samarbejde om at udpege de udfordringer, der følger af luftfartens miljøpåvirkninger.
3. Parterne anerkender betydningen af at arbejde sammen for at undersøge og i videst mulig udstrækning mindske luftfartens miljøkonsekvenser i overensstemmelse med målene i denne aftale.
4. Parterne anerkender betydningen af at bekæmpe klimaændringer og dermed bekæmpe drivhusgasemissioner fra luftfarten, både på nationalt og internationalt plan. Parterne er enige om at intensivere samarbejdet om disse spørgsmål, herunder gennem relevante multilaterale ordninger, navnlig med gennemførelse af globale markedsbaserede foranstaltninger som aftalt på ICAO's 39. samling og anvendelse af den mekanisme for bæredygtig udvikling, der er oprettet ved artikel 6, stk. 4, i Parisaftalen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer med henblik på at udvikle omfattende markedsbaserede foranstaltninger for at mindske drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren og andre aspekter, jf. nævnte artikel, af særlig relevans for emissioner fra international luftfart.

5. Parterne forpligter sig til at udveksle oplysninger og føre en regelmæssig direkte dialog mellem eksperter for at udbygge samarbejdet med sigte på at mindske luftfartens indvirkning på miljøet, herunder:

- a) forskning og udvikling angående miljøvenlig luftfartsteknologi
- b) innovation inden for lufttrafikstyring for at mindske luftfartens miljøpåvirkninger
- c) forskning og udvikling af bæredygtige alternative brændstoffer til luftfart
- d) spørgsmål vedrørende luftfartens miljøpåvirkninger og nedbringelse af luftfartens emissioner med indvirkning på klimaet og
- e) afbødning og overvågning af støj for at begrænse luftfartens indvirkning på miljøet.

6. Parterne skal ligeledes i overensstemmelse med deres multilaterale miljøforpligtelser og -rettigheder på effektiv vis udbygge samarbejdet, herunder det finansielle og teknologiske samarbejde, i forbindelse med foranstaltninger, som tager sigte på at mindske drivhusgasemissionerne fra den internationale luftfart.

7. Parterne anerkender behovet for at træffe egnede foranstaltninger til at forebygge eller gribe ind over for luftfartens indvirkning på miljøet, forudsat at sådanne foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til folkeretten.

ARTIKEL 18

Luftfartsselskabers erstatningsansvar

Parterne bekræfter deres forpligtelser i henhold til konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999 (Montrealkonventionen).

ARTIKEL 19

Forbrugerbeskyttelse

Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sørger parterne for, at deres lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del F.

ARTIKEL 20

Computerbaserede reservationssystemer

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del A.

2. De, der handler med computerbaserede reservationssystemer på en parts territorium, har ret til at medtage, opretholde og frit stille deres computerbaserede reservationssystem til rådighed for rejsebureauer og rejseselskaber, hvis hovedaktivitet er distribution af rejseprodukter på den anden parts territorium, under forudsætning af at det eller de pågældende computerbaserede reservationssystemer overholder alle den anden parts relevante forskrifter.
3. Hver part ophæver eventuelle eksisterende krav, som kunne begrænse den ene parts computerbaserede reservationssystemers frie adgang til den anden parts marked eller på anden måde begrænse konkurrencen. Parterne afholder sig fra at vedtage sådanne krav.
4. Ingen part kan på sit territorium pålægge eller tillade, at der pålægges den anden parts forhandlere af computerbaserede reservationssystemer andre krav med hensyn til skærmpræsentation end de krav, der gælder for partens egne forhandlere af computerbaserede reservationssystemer eller andre computerbaserede reservationssystemer, som benyttes på dens marked. Ingen af parterne må hindre, at forhandlere af computerbaserede reservationssystemer, deres leverandører eller abonnenter indgår aftaler om udveksling af rejseinformationstjenester, som letter visningen af fyldestgørende og objektive oplysninger til forbrugerne, eller om opfyldelsen af reguleringsmæssige krav til neutral skærmvisning.
5. Parterne sørger for, at en parts ejere og operatører af computerbaserede reservationssystemer, som opfylder den anden parts relevante forskrifter og krav, har samme mulighed for at eje computerbaserede reservationssystemer på den anden parts territorium, som partens egne ejere og operatører af andre computerbaserede reservationssystemer, der opererer på denne parts marked.

ARTIKEL 21

Sociale aspekter

1. Medmindre andet fremgår af overgangsbestemmelserne i bilag I, sikrer parterne, at deres relevante lovgivning, regler eller procedurer overholder de reguleringsmæssige krav og standarder for lufttransport i bilag II, del G.
2. Parterne anerkender betydningen af at overveje virkningerne af denne aftale på arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår. Parterne forpligter sig til at samarbejde om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold inden for rammerne af denne aftale, bl.a. med hensyn til indvirkningen på beskæftigelse, grundlæggende arbejdstagerrettigheder, arbejdsvilkår, social beskyttelse og social dialog.
3. Parterne fremmer gennem deres love, forskrifter og praksis høje niveauer af social beskyttelse og beskæftigelse i den civile luftfartssektor.
4. Parterne anerkender vigtigheden af de gavnlige virkninger, der opstår, når betydelige økonomiske gevinster fra åbne og konkurrencebaserede markeder kombineres med høje arbejdsstandarder for arbejdstagerne. Parterne gennemfører denne aftale på en sådan måde, at det fremmer høje arbejdsstandarder uanset de pågældende luftfartsselskabers ejerskab eller art og bidrager til at sikre, at de rettigheder og principper, der er fastlagt i deres respektive love og forskrifter, ikke undergraves, men håndhæves på effektiv vis.

5. Parterne forpligter sig til i deres lovgivning og praksis at fremme og effektivt gennemføre de internationalt anerkendte grundlæggende arbejdsstandarder som fastlagt i Den Internationale Arbejdsorganisations grundlæggende konventioner, der er ratificeret af Armenien og EU-medlemsstaterne.

6. Parterne forpligter sig til også at fremme andre internationalt anerkendte standarder og aftaler på det arbejdsmarkedsmæssige og sociale område med relevans for den civile luftfart og deres effektive gennemførelse og håndhævelse i deres internt hos parten gældende lovgivning.

7. Hver part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg til at behandle arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesspørgsmål, som den har identificeret som betydelige.

AFSNIT III

INSTITUTIONELLE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

ARTIKEL 22

Fortolkning og håndhævelse

1. Parterne træffer alle passende generelle eller særlige foranstaltninger for at sikre, at de forpligtelser, der følger af denne aftale, opfyldes, og de afstår fra alle foranstaltninger, der kan bringe virkeliggørelsen af denne aftales målsætninger i fare.

2. Hver part er ansvarlig for håndhævelsen af denne aftale på eget territorium.
3. Hver part giver den anden part alle nødvendige oplysninger og enhver nødvendig bistand, der er omfattet af gældende love og forskrifter i den pågældende part, i forbindelse med undersøgelser af eventuelle overtrædelser, som den anden part foretager i henhold til sine respektive beføjelser i overensstemmelse med denne aftale.
4. Når parterne udøver de beføjelser, denne aftale giver dem, i anliggender, som er af interesse for den anden part, og som vedrører den anden parts kompetente myndigheder eller virksomheder, skal den anden parts kompetente myndigheder underrettes om alle enkeltheder og have lejlighed til at udtale sig, inden en endelig afgørelse træffes.
5. For så vidt bestemmelserne i denne aftale og bestemmelserne i de i bilag II anførte retsakter indholdsmæssigt er identiske med tilsvarende regler i EU-traktaterne og med retsakter vedtaget i medfør af EU-traktaterne, fortolkes disse bestemmelser i forbindelse med deres gennemførelse og anvendelse i overensstemmelse med EU-Domstolens og Europa-Kommissionens relevante afgørelser og beslutninger.

ARTIKEL 23

Det Fælles Udvalg

1. Der nedsættes et fælles udvalg bestående af repræsentanter for parterne. Udvalget har til opgave at føre tilsyn med forvaltningen af denne aftale og sikre, at den gennemføres korrekt. Det afgiver henstillinger og træffer afgørelser, hvor dette udtrykkeligt er angivet i denne aftale.
2. Det Fælles Udvalg arbejder og træffer afgørelser på grundlag af konsensus. Det Fælles Udvalgs afgørelser er bindende for parterne.
3. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.
4. Det Fælles Udvalg mødes efter behov, dog mindst én gang om året. Hver af parterne kan anmode om, at der indkaldes til et møde i Det Fælles Udvalg.
5. En part kan anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse ethvert spørgsmål vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt og senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem parterne.
6. Parterne udveksler oplysninger og konsulterer på anmodning af en part hinanden i Det Fælles Udvalg for at sikre, at denne aftale gennemføres korrekt.

7. I henhold til den tildeling af rettigheder, der er fastsat i artikel 3, validerer Det Fælles Udvalg ved en afgørelse den evaluering, som Den Europæiske Union har foretaget vedrørende Armeniens gennemførelse og anvendelse af bestemmelserne i EU-lovgivningen, jf. bilag I, punkt 1.
8. I overensstemmelse med artikel 6 undersøger Det Fælles Udvalg spørgsmål vedrørende investeringer i parternes luftfartsselskaber og ændringer i den effektive kontrol med parternes luftfartsselskaber.
9. I overensstemmelse med artikel 14 overvåger Det Fælles Udvalg processen med udfasning under overgangsfasen, der er beskrevet i bilag I, af luftfartøjer, som er registreret i Armenien og anvendes af operatører under Armeniens tilsyn, men for hvilke der ikke er udstedt et typecertifikat i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning i bilag II, del B, med henblik på at sørge for, at sådanne luftfartøjer udfases i overensstemmelse med bilag I, punkt 7.
10. Det Fælles Udvalg udvikler også samarbejdet, navnlig ved at:
- a) undersøge markedsvilkår, der påvirker trafikflyvningen i henhold til denne aftale
 - b) behandle spørgsmål med henblik på at finde effektive løsninger vedrørende forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder, jf. artikel 9, som bl.a. kan hæmme markedsadgangen og en gnidningsløs udøvelse af trafikflyvning i henhold til denne aftale, som et middel til at sikre loyal konkurrence, reguleringsmæssig konvergens og minimering af reguleringsmæssige byrder for udøvelsen af trafikflyvning

- c) udveksle oplysninger, herunder rådgivning om ændringer af parternes love, forskrifter og politikker, som kan have indvirkning på trafikflyvning
- d) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale eller af betingelser og procedurer for tredjelandes tiltrædelse af denne aftale
- e) drøfte generelle spørgsmål vedrørende investering, ejerskab og kontrol
- f) udbygge det reguleringsmæssige samarbejde og det gensidige tilsagn om at opnå gensidig anerkendelse af og konvergens mellem regler og foranstaltninger
- g) fremme samråd i relevante tilfælde om lufttransportspørgsmål, der behandles i internationale organisationer, for så vidt angår forbindelserne med tredjelande og i multilaterale ordninger, herunder overvejelser om, hvorvidt der skal anlægges en fælles tilgang
- h) lette udvekslingen af statistiske oplysninger mellem parterne med henblik på at overvåge udviklingen i trafikflyvningen i henhold til denne aftale og
- i) overveje de arbejdsmarkedsmæssige konsekvenser af denne aftale, efterhånden som den gennemføres, og udarbejde passende reaktioner på legitime problemstillinger.

11. Hvis Det Fælles Udvalg ikke behandler et spørgsmål senest seks måneder efter, at det er blevet indbragt, kan parterne træffe passende beskyttelsesforanstaltninger efter artikel 25.

12. Denne aftale er ikke til hinder for samarbejde og drøftelser mellem parternes kompetente myndigheder uden for Det Fælles Udvalg, herunder på områderne flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, miljø, lufttrafikstyring, luftfartsinfrastruktur, konkurrence og forbrugerbeskyttelse. Parterne underretter Det Fælles Udvalg om de resultater af et sådant samarbejde og sådanne drøftelser, som vil kunne få indvirkning på gennemførelsen af denne aftale.

ARTIKEL 24

Twistbilæggelse og voldgift

1. Alle tvister vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale undtagen spørgsmål vedrørende artikel 8, som ikke løses ved et møde i Det Fælles Udvalg, kan efter anmodning fra en af parterne henvises til voldgift i henhold til de procedurer, som fastsættes i nærværende artikel.

2. Anmodningen om voldgift fremsættes skriftligt over for den anden part. Den klagende part specificerer i sin anmodning den foranstaltning, sagen handler om, og forklarer tydeligt grundene til, at den anser en sådan foranstaltning for at være i strid med denne aftale.

3. Medmindre parterne aftaler andet, sker voldgift ved en voldgiftsret bestående af tre medlemmer, der sammensættes som følger:
- a) Inden 20 dage efter modtagelse af anmodningen om en voldgiftsavgørelse udpeger hver af parterne en voldgiftsdommer. Inden 30 dage efter udpegelse af disse to voldgiftsdommere enes disse om udpegelsen af en tredje voldgiftsdommer, der agerer som formand for voldgiftsretten.
 - b) Hvis en af parterne ikke udpeger en voldgiftsdommer, eller hvis den tredje voldgiftsdommer ikke udpeges i overensstemmelse med litra a), kan hvilken som helst af parterne anmode formanden for ICAO-Rådet om at udpege den eller de nødvendige voldgiftsdommere inden 30 dage efter modtagelse af anmodningen. Hvis formanden for ICAO-Rådet er statsborger i Armenien eller i en EU-medlemsstat, foretages udpegelsen af den længst fungerende næstformand i ICAO-Rådet, som hverken er statsborger i Armenien eller i en EU-medlemsstat.
4. Datoen for nedsættelse af voldgiftsretten er den dato, på hvilken den sidste af de tre voldgiftsdommere accepterer udnævnelsen ifølge procedurer, som skal fastsættes af Det Fælles Udvalg.
5. Anmoder en part herom, afsiger voldgiftsretten senest 10 dage efter sin nedsættelse afgørelse om, hvorvidt den finder, at sagen haster.
6. Efter anmodning fra en af parterne kan voldgiftsretten pålægge den anden part at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger, indtil voldgiftsretten træffer sin endelige afgørelse.

7. Voldgiftsretten forelægger parterne en interimrapport, hvori der redegøres for de faktiske omstændigheder, anvendeligheden af relevante bestemmelser og de grundlæggende hensyn bag rettens konklusioner og henstillinger, senest 90 dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at denne frist ikke kan overholdes, meddeler formanden for voldgiftsretten skriftligt parterne dette med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at forelægge sin interimrapport. Interimrapporten må under ingen omstændigheder forelægges senere end 120 dage efter nedsættelsen af voldgiftsretten.
8. En part kan indgive en skriftlig anmodning til voldgiftsretten om at genbehandle visse aspekter af interimrapporten senest 14 dage efter forelæggelsen.
9. I hastende tilfælde bestræber voldgiftsretten sig mest muligt på at forelægge interimrapporten efter senest 45 dage og under alle omstændigheder senest 60 dage efter datoen for nedsættelsen af retten. En part kan skriftligt anmode voldgiftsretten om at genbehandle bestemte aspekter af interimrapporten senest syv dage efter forelæggelsen af rapporten. Efter at have taget eventuelle skriftlige bemærkninger fra parterne vedrørende interimrapporten i betragtning kan voldgiftsretten ændre sin rapport og foretage yderligere undersøgelser, hvis den finder det hensigtsmæssigt. Den endelige afgørelse skal indeholde en fyldestgørende analyse af de anbringender, der er fremført på stadiet for interimgenbehandlingen, samt klare svar på parternes spørgsmål og bemærkninger.
10. Voldgiftsretten meddeler sin endelige afgørelse til parterne senest 120 dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at denne frist ikke kan overholdes, meddeler formanden for voldgiftsretten skriftligt parterne dette med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at meddele sin afgørelse. Den endelige afgørelse må under ingen omstændigheder meddeles senere end 150 dage efter nedsættelsen af voldgiftsretten.

11. I hastende tilfælde bestræber voldgiftsretten sig mest muligt på at meddele sin endelige afgørelse senest 60 dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at denne frist ikke kan overholdes, meddeler formanden for voldgiftsretten skriftligt parterne dette med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at meddele sin afgørelse. Den endelige afgørelse må under ingen omstændigheder meddeles senere end 75 dage efter nedsættelsen af voldgiftsretten.

12. Parterne kan indgive anmodninger om at få afklaret den endelige afgørelse inden for 10 dage fra meddelelsen heraf, og en afklaring gives inden for 15 dage efter modtagelsen af en sådan anmodning.

13. Finder voldgiftsretten, at denne aftales bestemmelser er tilsidesat, og efterkommer den ansvarlige part ikke rettens endelige afgørelse eller når til enighed med den anden part om en gensidigt tilfredsstillende løsning senest 40 dage efter meddelelsen af rettens endelige afgørelse, kan den anden part suspendere anvendelsen af tilsvarende fordele i medfør af denne aftale eller suspendere gennemførelsen af denne aftale helt eller, hvis det er relevant, delvis, indtil den ansvarlige part efterkommer rettens endelige afgørelse, eller indtil parterne er nået til enighed om en gensidigt tilfredsstillende løsning.

ARTIKEL 25

Beskyttelsesforanstaltninger

1. Finder en af parterne, at den anden part har tilsidesat en forpligtelse, som påhviler den i henhold til denne aftale, kan den træffe passende beskyttelsesforanstaltninger. Omfang og varighed af beskyttelsesforanstaltninger skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe problemet eller opretholde balancen i denne aftale. Der træffes fortrinsvis foranstaltninger, som forstyrrer denne aftales funktion mindst muligt.
2. En part, som overvejer at træffe beskyttelsesforanstaltninger, underretter den anden part via Det Fælles Udvalg og fremlægger alle relevante oplysninger.
3. Parterne indleder straks samråd i Det Fælles Udvalg for at finde en gensidigt acceptabel løsning.
4. Den pågældende part kan først træffe beskyttelsesforanstaltninger en måned efter datoen for den i denne artikels stk. 2 nævnte underretning, medmindre den i denne artikels stk. 3 nævnte samrådsprocedure er afsluttet inden udløbet af denne frist, jf. dog artikel 4, stk. 1, litra c), og artikel 5, stk. 1, litra c).
5. Den pågældende part underretter straks Det Fælles Udvalg om de trufne foranstaltninger og fremlægger alle relevante oplysninger.
6. Foranstaltninger efter denne artikel ophæves, så snart den forsømmelige part opfylder denne aftales bestemmelser.

ARTIKEL 26

Forhold til andre aftaler

1. I løbet af den periode, hvori nærværende aftale anvendes midlertidigt, jf. artikel 30, suspenderes de eksisterende bilaterale aftaler og ordninger, der gælder mellem Armenien og EU-medlemsstaterne på tidspunktet for undertegnelsen af nærværende aftale, undtagen i det omfang, der er fastsat i nærværende artikels stk. 2.
2. Uanset stk. 1 og 3, og forudsat at der ikke diskrimineres mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grundlag af nationalt tilhørsforhold:
 - a) er det stadig tilladt at udøve eksisterende trafikrettigheder eller gunstigere bestemmelser eller behandlinger om ejerskab, trafikrettigheder, kapacitet, trafikhyppighed, luftfartøjstype eller -skift, code-sharing og prisfastsættelse i henhold til de eksisterende aftaler eller ordninger mellem Armenien og EU-medlemsstaterne, som gælder på tidspunktet for undertegnelsen af nærværende aftale, og som ikke er omfattet af nærværende aftale, eller som er mere gunstige eller fleksible end nærværende aftale med hensyn til de berørte luftfartsselskabers frihed
 - b) skal en tvist mellem parterne med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelser eller behandlinger i henhold til aftaler eller ordninger mellem Armenien og EU-medlemsstaterne er mere gunstige eller fleksible, bilægges inden for rammerne af den tvistbilæggelsesordning, der er omhandlet i artikel 24. Tvister om forholdet mellem modstridende bestemmelser eller behandlinger bilægges også inden for rammerne af den tvistbilæggelsesordning, der er omhandlet i artikel 24.

3. Denne aftales bestemmelser får ved ikrafttrædelsen, jf. artikel 30, forrang frem for de relevante bestemmelser i eksisterende bilaterale aftaler og ordninger, der gælder mellem Armenien og EU-medlemsstaterne på tidspunktet for undertegnelsen af nærværende aftale, jf. dog nærværende artikels stk. 2.

4. Hvis parterne bliver parter i en multilateral aftale eller tilslutter sig en beslutning truffet af ICAO eller en anden international organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af nærværende aftale, holder de rettidigt samråd i Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 23 for at fastslå, om nærværende aftale bør tilpasses for at tage højde for denne situation.

ARTIKEL 27

Ændringer

1. Parterne kan efter fælles overenskomst foretage enhver ændring af denne aftale efter samråd, der afholdes i overensstemmelse med artikel 23. Ændringer træder i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 30.

2. Ønsker en af parterne at ændre denne aftales bestemmelser, underretter den Det Fælles Udvalg herom.

3. Det Fælles Udvalg kan efter forslag fra en af parterne og i overensstemmelse med denne artikel beslutte ved konsensus at ændre bilagene til denne aftale.

4. Denne aftale er ikke til hinder for, at en part ensidigt kan vedtage ny lovgivning eller ændre sin eksisterende lovgivning om lufttransport og dermed beslægtede områder nævnt i bilag II, forudsat at princippet om ikkeforskelsbehandling og bestemmelserne i denne aftale overholdes.

5. Når en af parterne påtænker at indføre ny lovgivning eller at ændre sin eksisterende lovgivning på lufttransportområdet eller et dermed beslægtet område som nævnt i bilag II, oplyser den anden part herom i det omfang, det er relevant og muligt. Efter anmodning fra en af parterne kan der finde en udveksling af synspunkter sted i Det Fælles Udvalg.

6. Hver part oplyser regelmæssigt, og så snart det er hensigtsmæssigt, den anden part om ny lovgivning eller ændringer af den eksisterende lovgivning på lufttransportområdet eller et dermed beslægtet område som nævnt i bilag II. Senest 60 dage senere drøfter Det Fælles Udvalg efter anmodning fra en af parterne, hvilke følger den nye lovgivning eller ændring får for denne aftales mulighed for at fungere efter hensigten.

7. Efter informationsudvekslingen, jf. stk. 6, skal Det Fælles Udvalg:

- a) vedtage en afgørelse om ændring af bilag II, således at den pågældende nye lovgivning eller ændring indarbejdes i bilaget, om nødvendigt på grundlag af gensidighed
- b) vedtage en afgørelse om, at den pågældende nye lovgivning eller ændring betragtes som værende i overensstemmelse med denne aftale, eller

- c) anbefale andre foranstaltninger, der skal vedtages inden for en rimelig tidsfrist for at sikre, at denne aftale kan fungere efter hensigten.

ARTIKEL 28

Opsigelse

Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om at bringe denne aftale til ophør. En sådan meddelelse fremsendes samtidig til ICAO og De Forenede Nationers sekretariat.

Denne aftale ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafiksæson, som er i gang et år fra datoen på den skriftlige opsigelse, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

ARTIKEL 29

Registrering

Denne aftale og alle ændringer deraf registreres hos ICAO-Rådet i overensstemmelse med konventionens artikel 83 og i De Forenede Nationers sekretariat i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers pagt, efter at de er trådt i kraft.

ARTIKEL 30

Ikrafttræden og midlertidig anvendelse

1. Denne aftale ratificeres eller godkendes af parterne efter deres egne procedurer. Ratifikations- eller godkendelsesinstrumenterne deponeres hos depositaren, som underretter den anden part herom.
2. Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union er depositar for denne aftale.
3. Denne aftale træder i kraft på den første dag i den anden måned efter datoen for depositarens meddelelse til parterne, hvori det bekræftes, at det sidste ratificerings- eller godkendelsesinstrument er modtaget.
4. Uanset stk. 3 er parterne enige om at anvende denne aftale midlertidigt, jf. stk. 5, i overensstemmelse med deres interne procedurer og den internt hos parten gældende lovgivning, alt efter hvad der er relevant.
5. Den midlertidige anvendelse får virkning fra den første dag i den anden måned efter datoen for depositarens meddelelse til parterne, hvori modtagelsen af følgende bekræftes:
 - a) Den Europæiske Unions meddelelse om afslutningen af de procedurer, der er relevante for Den Europæiske Union og dens medlemsstater og nødvendige med henblik herpå, og

- b) det af Armenien deponerede ratifikations- eller godkendelsesinstrument som omhandlet i stk. 1.

ARTIKEL 31

Autentiske tekster

Denne aftale er udfærdiget i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk, ungarsk og armensk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

I tilfælde af uoverensstemmelse mellem de forskellige sprogudgaver beslutter Det Fælles Udvalg, hvilken udgave af teksten der skal anvendes.

Til BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, behørigt bemyndigede i så henseende, undertegnet denne aftale.

Udfærdiget i ..., den ...

For Kongeriget Belgien

For Republikken Bulgarien

For Den Tjekkiske Republik

For Kongeriget Danmark

For Forbundsrepublikken Tyskland

For Republikken Estland

For Irland

For Den Helleniske Republik

For Kongeriget Spanien

For Den Franske Republik

For Republikken Kroatien

For Den Italienske Republik

For Republikken Cypern

For Republikken Letland

For Republikken Litauen

For Storhertugdømmet Luxembourg

For Ungarn

For Republikken Malta

For Kongeriget Nederlandene

For Republikken Østrig

For Republikken Polen

For Den Portugisiske Republik

For Rumænien

For Republikken Slovenien

For Den Slovakiske Republik

For Republikken Finland

For Kongeriget Sverige

For Den Europæiske Union

For Republikken Armenien

OVERGANGSBESTEMMELSER

1. Armeniens overholdelse af alle reguleringsmæssige krav og standarder om lufttransport, der er fastsat i bilag II, bortset fra lovgivningen om luftfartssikkerhed, jf. bilag II, del C, skal evalueres på Den Europæiske Unions ansvar og på dette grundlag valideres ved en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg. Denne evaluering foretages senest to år efter denne aftales ikrafttræden.
2. Uanset artikel 3 omfatter de aftalte rettigheder og fastlagte ruter i denne aftale ikke retten for begge parter luftfartsselskaber til at udøve andre femte frihedsrettigheder end dem, der allerede er indrømmet i overensstemmelse med bilaterale aftaler mellem Armenien og EU-medlemsstaterne, herunder for Armeniens luftfartsselskabers vedkommende mellem destinationer inden for Den Europæiske Unions territorium, forud for vedtagelsen af den afgørelse, der er omhandlet i punkt 1.

Ved vedtagelsen af den afgørelse, der er omhandlet i punkt 1, er begge parter luftfartsselskaber berettiget til at udøve femte frihedsrettigheder, herunder for luftfartsselskaber fra Armenien mellem destinationer inden for Den Europæiske Unions territorium i overensstemmelse med artikel 3.

3. Armeniens overholdelse af alle reguleringsmæssige krav og standarder i relation til luftfartssikkerhedslovgivningen, der er anført i bilag II, del C, skal evalueres på Den Europæiske Unions ansvar og på dette grundlag valideres ved en afgørelse truffet af Det Fælles Udvalg. Denne evaluering foretages senest tre år efter denne aftales ikrafttræden. Indtil da gennemfører Armenien dokument 30 fra Den Europæiske Konference for Civil Luftfart.
4. Ved vedtagelsen af den afgørelse, der er omhandlet i punkt 3, stilles den fortrolige del af luftfartssikkerhedslovgivningen, jf. bilag II, del C, til rådighed for Armeniens relevante myndighed på den betingelse, at der indgås en aftale om udveksling af sikkerhedsfølsomme informationer, herunder EU's klassificerede informationer.
5. Armeniens gradvise overgang til fuld anvendelse af Den Europæiske Unions lovgivning om lufttransport, jf. bilag II, kan tages op til regelmæssig vurdering. Vurderingerne udføres af Europa-Kommissionen i samarbejde med Armenien.
6. Fra den dato, der omhandles i punkt 1, anvender Armenien regler for udstedelse af licenser, der indholdsmæssigt svarer til reglerne i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 3, om gensidig anerkendelse af bestemmelse af egnethed eller statsborgerskab, som er foretaget af Armeniens myndigheder, anvendes af Den Europæiske Unions kompetente myndigheder, efter at Det Fælles Udvalg har bekræftet, at Armenien til fulde anvender sådanne regler for licensudstedelse.

7. Uden at dette berører en afgørelse i Det Fælles Udvalg eller i overensstemmelse med artikel 25, kan luftdygtigheden for luftfartøjer, som er registreret i Armeniens register og anvendes af operatører under Armeniens myndighedskontrol, men for hvilke Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) ikke har udstedt et typecertifikat i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning i bilag II, del B, forvaltes af Armeniens kompetente myndigheder i overensstemmelse med Armeniens gældende nationale krav indtil senest den 1. januar 2023, forudsat at luftfartøjerne opfylder de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen. Sådanne luftfartøjer må ikke udnytte eventuelle yderligere rettigheder, der indrømmes i henhold til denne aftale, og må ikke operere på luftveje til, fra eller inden for Den Europæiske Union.
-

(Vil blive ajourført regelmæssigt)

REGLER FOR CIVIL LUFTFART

De reguleringsmæssige krav og standarder i de relevante bestemmelser i følgende retsakter skal efterleves i overensstemmelse med denne aftale, medmindre andet angives i dette bilag eller bilag I. Specifikke tilpasninger for hver enkelt retsakt er om nødvendigt angivet i dette bilag:

A. MARKEDSADGANG OG HERMED FORBUNDNE ANLIGGENDER

Nr. 1008/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet

Relevante bestemmelser: Artikel 2, artikel 23, stk. 1, artikel 24 og bilag I samt kapitel II i overensstemmelse med denne aftales bilag I, punkt 6.

Nr. 785/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, som ændret ved:

– Kommissionens forordning (EU) nr. 285/2010 af 6. april 2010

Relevante bestemmelser: Artikel 1-8.

Nr. 2009/12

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter

Relevante bestemmelser: Artikel 1-11.

Nr. 96/67

Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne

Relevante bestemmelser: Artikel 1-9, artikel 11-21 og bilaget;
for så vidt angår anvendelsen af artikel 20, stk. 2, læses ordet "Kommissionen" som "Det Fælles Udvalg".

Nr. 80/2009

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 80/2009 af 14. januar 2009 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89

Relevante bestemmelser: Artikel 1-11 og bilaget.

B. FLYVESIKKERHED (safety)

Flyvesikkerhed inden for civil luftfart og EASA-grundforordningen

Nr. 216/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 690/2009 af 30. juli 2009
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1108/2009

Relevante bestemmelser: Artikel 1-3 (kun første stykke) og bilaget

- Kommissionens forordning (EU) nr. 6/2013 af 8. januar 2013
- Kommissionens forordning (EU) 2016/4 af 5. januar 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-68 bortset fra artikel 65, artikel 69, stk. 1, andet afsnit, artikel 69, stk. 4, og bilag I-VI.

Nr. 319/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 319/2014 af 27. marts 2014 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs gebyrer og afgifter og om ophævelse af forordning (EF) nr. 593/2007

Relevante bestemmelser: Artikel 1-17 og bilaget.

Nr. 646/2012

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 646/2012 af 16. juli 2012 om gennemførelsesbestemmelser vedrørende bøder og tvangsbøder i henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

Relevante bestemmelser: Artikel 1-25.

Nr. 104/2004

Kommissionens forordning (EF) nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

Relevante bestemmelser: Artikel 1-7 og bilaget.

Flyveoperationer

Nr. 965/2012

Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 800/2013 af 14. august 2013
- Kommissionens forordning (EU) nr. 71/2014 af 27. januar 2014
- Kommissionens forordning (EU) nr. 83/2014 af 29. januar 2014
- Kommissionens forordning (EU) nr. 379/2014 af 7. april 2014

- Kommissionens forordning (EU) 2015/140 af 29. januar 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2015/1329 af 31. juli 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2015/2338 af 11. december 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2016/1199 af 22. juli 2016
- Kommissionens forordning (EU) 2017/363 af 1. marts 2017

Relevante bestemmelser: Artikel 1-9a og bilag I-VIII.

Flybesætning

Nr. 1178/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 af 30. marts 2012
- Kommissionens forordning (EU) nr. 70/2014 af 27. januar 2014

- Kommissionens forordning (EU) nr. 245/2014 af 13. marts 2014
- Kommissionens forordning (EU) 2015/445 af 17. marts 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2016/539 af 6. april 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-11 og bilag I-IV.

Havariundersøgelser

Nr. 996/2010

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF, som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014

Relevante bestemmelser: Artikel 1-23 bortset fra artikel 7, stk. 4, og artikel 19 (ophævet ved forordning (EU) nr. 376/2014).

Nr. 2012/780

Kommissionens afgørelse 2012/780/EU af 5. december 2012 om adgangsrettigheder til det centrale europæiske register over sikkerhedsanbefalinger i henhold til artikel 18, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF

Relevante bestemmelser: Artikel 1-5.

Luftdygtighed ved ibrugtagning

Nr. 748/2012

Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 7/2013 af 8. januar 2013
- Kommissionens forordning (EU) nr. 69/2014 af 27. januar 2014

- Kommissionens forordning (EU) 2015/1039 af 30. juni 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2016/5 af 5. januar 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 og bilag I.

Vedvarende luftdygtighed

Nr. 1321/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) 2015/1088 af 3. juli 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2015/1536 af 16. september 2015
- Kommissionens forordning (EU) 2017/334 af 27. februar 2017

Relevante bestemmelser: Artikel 1-6 og bilag I-IV.

Supplerende luftdygtighedsspecifikationer

Nr. 2015/640

Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

Relevante bestemmelser: Artikel 1-5 og bilagene.

Flyvepladser

Nr. 139/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 og bilag I-IV.

Tredjelandsoperatører

Nr. 452/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

Relevante bestemmelser: Artikel 1-4 og bilag 1 og 2.

Lufttrafikstyring og luftfartstjenester

Nr. 2015/340

Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011.

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 og bilag I-IV.

Nr. 2017/373

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 og bilagene.

Indberetning af begivenheder

Nr. 376/2014

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007

Relevante bestemmelser: Artikel 1-7, artikel 9, stk. 3, artikel 10, stk. 2-4, artikel 11, stk. 1 og 7, artikel 13 bortset fra stk. 9, artikel 14-16, artikel 21 og bilag I-III.

Nr. 2015/1018

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014

Relevante bestemmelser: Artikel 1 og bilag I-V.

Standardinspektioner

Nr. 628/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 628/2013 af 28. juni 2013 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents arbejdsmetoder ved standardinspektioner og overvågning af anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006

Relevante bestemmelser: Artikel 1-26.

EU-liste over luftfartsselskaber, der af hensyn til flyvesikkerheden er omfattet af driftsforbud i Den Europæiske Union

Nr. 2111/2005

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF

Relevante bestemmelser: Artikel 1-13, artikel 15 og 16 og bilaget.

Nr. 473/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 473/2006 af 22. marts 2006 om gennemførelsesbestemmelser til den fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, der er omhandlet i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005

Relevante bestemmelser: Artikel 1-6 og bilag A-C.

Nr. 474/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, som senest ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/963 af 16. juni 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1 og 2 samt bilag I og II.

Tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart

Nr. 3922/91

Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1900/2006 af 20. december 2006

- Kommissionens forordning (EF) nr. 8/2008 af 11. december 2007
- Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 bortset fra artikel 4, stk. 1, og artikel 8, stk. 2, andet punktum, artikel 12 og 13 og bilag I-III

C. LUFTFARTSSIKKERHED (security)

Nr. 300/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002

Relevante bestemmelser: Artikel 1-15, artikel 18 og 21 samt bilaget.

Nr. 272/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerings af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 297/2010 af 9. april 2010

- Kommissionens forordning (EU) nr. 720/2011 af 22. juli 2011
- Kommissionens forordning (EU) nr. 1141/2011 af 10. november 2011
- Kommissionens forordning (EU) nr. 245/2013 af 19. marts 2013

Relevante bestemmelser: Artikel 1 og 2 samt bilaget.

Nr. 1254/2009

Kommissionens forordning (EU) nr. 1254/2009 af 18. december 2009 om fastlæggelse af kriterier for medlemsstaternes fravigelse af de fælles grundlæggende normer for den civile luftfarts sikkerhed og vedtagelse af alternative sikkerhedsforanstaltninger, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) 2016/2096 af 30. november 2016

Nr. 18/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 med hensyn til specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart

Nr. 2015/1998

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2426 af 18. december 2015
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/815 af 12. maj 2017

Nr. 2015/8005

Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2015) 8005 af 16. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, der indeholder oplysninger som omhandlet i artikel 18, litra a), i forordning (EF) nr. 300/2008, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2017) 3030 af 15. maj 2017

Nr. 72/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/472 af 31. marts 2016

D. LUFTTRAFIKSTYRING

Nr. 549/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen), som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009*

Relevante bestemmelser: Artikel 1-4, 6 og 9-13.

Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (luftfartstjenesteforordningen), som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009*

Relevante bestemmelser: Artikel 1-18 og bilag I.

Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen), som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009*

Relevante bestemmelser: Artikel 1-9.

Nr. 552/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen), som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009*

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 og bilag I-V.

- * For Kommissionens forordning (EF) nr. 1070/2009 – relevante bestemmelser:
Artikel 1-4 bortset fra artikel 1, stk. 4

Præstation og prisfastsættelse

Nr. 390/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner

Nr. 391/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester

Netfunktioner

Nr. 677/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 970/2014 af 12. september 2014
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017

Relevante bestemmelser: Artikel 1-25 og bilagene.

Nr. 255/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fastlæggelse af fælles regler for lufttrafikregulering (ATFM), som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1006 af 22. juni 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-15 og bilagene.

Nr. 2011/4130

Kommissionens afgørelse C (2011) 4130 af 7. juli 2011 om udnævnelse af en netforvalter for lufttrafikstyringsnetfunktionerne i det fælles europæiske luftrum

Interoperabilitet

Nr. 1032/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 om krav til automatiske systemer til udveksling af flyvedata med henblik på anmeldelse, koordination og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 30/2009 af 16. januar 2009

Relevante bestemmelser: Artikel 1-9 og bilag I-V.

Nr. 1033/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 af 4. juli 2006 om procedurekravene for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 929/2010 af 18. oktober 2010
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 428/2013 af 8. maj 2013

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2120 af 2. december 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-5 og bilaget.

Nr. 633/2007

Kommissionens forordning (EF) nr. 633/2007 af 7. juni 2007 om krav til anvendelse af en flyvedataoverførselsprotokol med henblik på anmeldelse, samordning og overdragelse af flyvninger mellem flyvekontrolenheder, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) nr. 283/2011 af 22. marts 2011

Relevante bestemmelser: Artikel 1-6 og bilag I-IV.

Nr. 29/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 29/2009 af 16. januar 2009 om fastlæggelse af krav til datalink-tjenester i det fælles europæiske luftrum, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/310 af 26. februar 2015

Relevante bestemmelser: Artikel 1-14 og bilag I-III.

Nr. 262/2009

Kommissionens forordning (EF) nr. 262/2009 af 30. marts 2009 om fastsættelse af krav for den koordinerede tildeling og brug af Mode S-interrogator-koder i det fælles europæiske luftrum, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2345 af 14. december 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-12 og bilag I-VI.

Nr. 73/2010

Kommissionens forordning (EU) nr. 73/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af krav til luftfartsdatas og luftfartsinformations kvalitet i det fælles europæiske luftrum, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1029/2014 af 26. september 2014

Relevante bestemmelser: Artikel 1-13 og bilag I-X.

Nr. 1206/2011

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til luftfartøjsidentifikation med henblik på overvågning af det fælles europæiske luftrum

Relevante bestemmelser: Artikel 1-11 og bilag I-VII.

Nr. 1207/2011

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1207/2011 af 22. november 2011 om fastlæggelse af krav til overvågningens præstationer og interoperabilitet i det fælles europæiske luftrum, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1028/2014 af 26. september 2014
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/386 af 6. marts 2017

Relevante bestemmelser: Artikel 1-14 og bilag I-IX.

Nr. 1079/2012

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1079/2012 af 16. november 2012 om krav til talekanaladskillelse for det fælles europæiske luftrum, som ændret ved:

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 657/2013 af 10. juli 2013
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/2345 af 14. december 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-14 og bilag I-V.

SESAR

Nr. 219/2007

Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR), som ændret ved:

- Rådets forordning (EF) nr. 1361/2008 af 16. december 2008
- Rådets forordning (EU) nr. 721/2014 af 16. juni 2014

Relevante bestemmelser: Artikel 1, stk. 1, 2 og 5-7, artikel 2 og 3, artikel 4, stk. 1, og bilaget.

Nr. 409/2013

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 af 3. maj 2013 om definition af fælles projekter, etablering af en ledelsesordning og afdækning af incitamenter til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen

Relevante bestemmelser: Artikel 1-15.

Nr. 716/2014

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014 af 27. juni 2014 om oprettelse af Pilot Common Project til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen

Luftrummet

Nr. 2150/2005

Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet

Relevante bestemmelser: Artikel 1-9 og bilaget.

Nr. 923/2012

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010, som ændret ved:

– Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015

- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1185 af 20. juli 2016.

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 og bilaget, herunder tillæggene.

Nr. 1332/2011

Kommissionens forordning (EU) nr. 1332/2011 af 16. december 2011 om fastlæggelse af fælles krav til udnyttelse af luftrummet og operationelle procedurer til forebyggelse af kollisioner i luften, som ændret ved:

- Kommissionens forordning (EU) 2016/583 af 15. april 2016

Relevante bestemmelser: Artikel 1-4 og bilaget.

E. MILJØ OG STØJ

Nr. 2002/49

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj, som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1137/2008 af 22. oktober 2008

– Kommissionens direktiv (EU) 2015/996 af 19. maj 2015

Relevante bestemmelser: Artikel 1-12 og bilag I-VI.

Nr. 2003/96

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet

Relevante bestemmelser: Artikel 14, stk. 1, litra b), og artikel 14, stk. 2.

Nr. 2006/93

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF af 12. december 2006 om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

Relevante bestemmelser: Artikel 1-5 samt bilag I og II.

Nr. 598/2014

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014 af 16. april 2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF

Relevante bestemmelser: Artikel 1-10 samt bilag I og II.

F. FORBRUGERBESKYTTELSE

Nr. 2027/97

Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002

Relevante bestemmelser: Artikel 1-6 og bilaget.

Nr. 261/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91

Relevante bestemmelser: Artikel 1-16.

Nr. 1107/2006

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

Relevante bestemmelser: Artikel 1-16 samt bilag I og II.

G. SOCIALE ASPEKTER

Nr. 89/391

Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet, som ændret ved:

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/30/EF af 20. juni 2007

Relevante bestemmelser – alene som gældende for den civile luftfart: Artikel 1-16.

Nr. 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)

Relevante bestemmelser: Artikel 2 og 3 samt bilaget.

Nr. 2003/88

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden

Relevante bestemmelser – alene som gældende for den civile luftfart: Artikel 1-20, 22 og 23.