



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 28 maja 2021 r.
(OR. en)

7738/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0085 (NLE)

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

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskim, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony

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

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁ 1: Cel

ARTYKUŁ 2: Definicje

TYTUŁ I: POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 3: Przyznanie praw

ARTYKUŁ 4: Zezwolenie eksploatacyjne i zezwolenie techniczne

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

ARTYKUŁ 6: Inwestowanie w przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 7: Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

ARTYKUŁ 8: Uczciwa konkurencja

ARTYKUŁ 9: Możliwości handlowe

ARTYKUŁ 10: Opłaty celne i opodatkowanie

ARTYKUŁ 11: Opłaty od użytkownika

ARTYKUŁ 12: Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

ARTYKUŁ 13: Dane statystyczne

TYTUŁ II: WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 14: Bezpieczeństwo lotnictwa

ARTYKUŁ 15: Ochrona lotnictwa

ARTYKUŁ 16: Zarządzanie ruchem lotniczym

ARTYKUŁ 17: Środowisko

ARTYKUŁ 18: Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 19: Ochrona konsumentów

ARTYKUŁ 20: Komputerowe systemy rezerwacji

ARTYKUŁ 21: Aspekty społeczne

TYTUŁ III: POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE

ARTYKUŁ 22: Interpretacja i wykonanie

ARTYKUŁ 23: Wspólny Komitet

ARTYKUŁ 24: Rozstrzyganie sporów i arbitraż

ARTYKUŁ 25: Środki zabezpieczające

ARTYKUŁ 26: Związek z innymi umowami

ARTYKUŁ 27: Zmiany

ARTYKUŁ 28: Wypowiedzenie

ARTYKUŁ 29: Rejestracja

ARTYKUŁ 30: Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

ARTYKUŁ 30: Teksty autentyczne

ZAŁĄCZNIK I: Postanowienia przejściowe

ZAŁĄCZNIK II: Przepisy mające zastosowanie w dziedzinie lotnictwa cywilnego

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanych dalej „Traktatami UE”, oraz będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej, zwanymi dalej łącznie „państwami członkowskimi UE” lub indywidualnie – „państwem członkowskim UE”,

i UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony,

oraz REPUBLIKA ARMENII, zwana dalej „Armenią”,

z drugiej strony;

zwane dalej łącznie „Stronami”,

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

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

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

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

PRAGNĄC działać na rzecz swoich interesów w zakresie transportu lotniczego;

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

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

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

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

PRAGNĄC zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie w związku z aktami lub zagrożeniami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają eksploatację statków powietrznych i podważają zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

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

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

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

ZAMIERZAJĄC wykorzystać ramy ustanowione istniejącymi umowami i porozumieniami między Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, nadawcom ładunków, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom, społecznościom oraz innym podmiotom odnoszącym pośrednie korzyści;

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

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

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

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

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

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

PRAGNĄC zawrzeć umowę o transporcie lotniczym uzupełniającą Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Cel

Celem niniejszej Umowy jest utworzenie wspólnego obszaru lotniczego między Stronami w oparciu o stopniowe otwieranie rynku, liberalizację w kwestiach własności i kontroli przewoźników lotniczych, sprawiedliwe i równe warunki konkurencji, niedyskryminację oraz wspólne zasady, w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, kwestii społecznych i środowiska. W tym celu niniejsza Umowa określa zasady mające zastosowanie między Stronami. Zasady te obejmują przepisy zawarte w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

ARTYKUŁ 2

Definicje

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

- 1) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, wszelkie załączniki i dodatki do niej oraz wszelkie zmiany do nich;
- 2) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;

- 3) „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który planuje wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 4 dotyczące jego struktury własności, skutecznej kontroli i głównego miejsca prowadzenia działalności;
- 4) „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który planuje wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania, aby wykonywać tego rodzaju przewozy, oraz że jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów regulujących wykonywanie tego rodzaju przewozów;
- 5) „właściwa władza” oznacza agencję rządową lub organ państwowy odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 6) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Armenię, jak i przez państwo członkowskie UE lub państwa członkowskie UE, w zależności od danej kwestii; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do załącznika, przyjęte zgodnie z art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Armenii, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, w zależności od danej kwestii;

- 7) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;
- 8) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 9) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 10) „lądowanie w celach niehandlowych” oznacza lądowanie w jakimkolwiek celu innym niż zabranie na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu, załadunek lub wyładunek bagażu, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego;
- 11) „taryfy lotnicze” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz wszelkie warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 12) „stawki lotnicze” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunków w ramach przewozów lotniczych (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

- 13) „terytorium” oznacza, w przypadku Armenii, terytorium Republiki Armenii, oraz, w przypadku Unii Europejskiej i państw członkowskich UE, terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich UE, do których mają zastosowanie Traktaty UE, na warunkach określonych w tych Traktatach UE, a także przestrzeń powietrzną nad nimi;
- 14) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia infrastruktury portu lotniczego lub świadczenia usług związanych z otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych usług i urządzeń;
- 15) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii takich usług i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umowy dotyczącej świadczenia takich usług; do celów niniejszej definicji przyjmuje się, że użytkownicy portów lotniczych nie są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:
- a) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim z nich; lub
 - b) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;
- 16) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 17) „państwo trzecie” oznacza państwo niebędące państwem członkowskim UE ani Armenią.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 3

Przyznanie praw

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

Prawa przewozowe i wykaz tras

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

- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;

- c) prawo do wykonywania regularnych i nieregularnych przewozów pasażerskich, łączonych i wyłącznie towarowych w ramach międzynarodowego transportu lotniczego między punktami¹ na następujących trasach:

- (i) w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

punkty w Unii Europejskiej – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa², stron wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego³ lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu⁴ – punkty w Armenii – punkty położone dalej;

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

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

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

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

(ii) w przypadku przewoźników lotniczych z Armenii:

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

d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

Swoboda operacyjna

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

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

- e) przekazywać ruch z któregokolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie (zmiana statku powietrznego);
- f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
- g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony;
- h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu; oraz
- i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w ramach tego samego przewozu (tzw. „koterminalizacja”).

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

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

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

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

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

- a) przyznania przewoźnikom lotniczym z Armenii prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim UE, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem, do innego punktu w tym samym państwie członkowskim UE;
- b) przyznania przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej prawa do przyjmowania na pokład, w Armenii, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem, przeznaczonych do innego punktu w Armenii.

7. Wykonując swoje odpowiednie prawa i obowiązki wynikające z niniejszej Umowy, Strony powstrzymują się od jakiegokolwiek formy dyskryminacji przewoźników lotniczych drugiej Strony, w szczególności ze względu na przynależność państwową.

8. Niezależnie od jakichkolwiek innych postanowień niniejszej Umowy każda Strona ma prawo odmówić wykonania międzynarodowego transportu lotniczego do, z lub przez terytorium państwa trzeciego, z którym ta Strona nie utrzymuje stosunków dyplomatycznych.

ARTYKUŁ 4

Zezwolenie eksploatacyjne i zezwolenie techniczne

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron druga Strona udziela odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Armenii:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Armenii, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Armenii;
 - (ii) Armenia, po wydaniu przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego, sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem lotniczym, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Armenii lub jej obywateli, albo zarówno Armenii, jak i jej obywateli;

- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium Unii Europejskiej, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
 - (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem lotniczym, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub ich obywateli, albo zarówno tego państwa lub państw, jak i jego lub ich obywateli;
- c) przestrzega się art. 14 i 15; oraz
- d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.
2. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne, każda Strona traktuje wszystkich przewoźników drugiej Strony w sposób niedyskryminacyjny.

3. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron druga Strona uznaje wszelkiego rodzaju ustalenia dotyczące określenia zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez pierwszą ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie bada dalej tych kwestii, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w akapicie drugim i trzecim.

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

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

ARTYKUŁ 5

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

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

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

- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium Unii Europejskiej lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub
 - (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lotniczym lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 6 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub ich obywateli, albo zarówno tego państwa lub państw, jak i jego lub ich obywateli;
- c) nie przestrzega się art. 8, 14 i 15; lub
- d) przewoźnik lotniczy nie przestrzegał przepisów ustawowych i wykonawczych, o których mowa w art. 7, lub przepisów ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.

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

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

ARTYKUŁ 6

Inwestowanie w przewoźników lotniczych

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

2. W odniesieniu do ust. 1 niniejszego artykułu inwestycje w przewoźników lotniczych przez Strony lub ich obywateli będą dopuszczone w poszczególnych przypadkach na mocy wcześniejszej decyzji Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 ust. 2.

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

ARTYKUŁ 7

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w zakresie dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy lub opuszczania przez nie tego terytorium lub wykonywania przez nie operacji na tym terytorium.
2. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na tym terytorium lub przy jego opuszczaniu przez ten statek powietrzny pasażerowie, załoga, bagaż, ładunki lub poczta przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w zakresie dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi, bagażu, ładunków lub poczty znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, opuszczania przez nich tego terytorium i przebywania przez nich na tym terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.
3. Na swoim terytorium Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym drugiej Strony na stosowanie środków mających na celu zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane do wjazdu na terytorium drugiej Strony lub tranzytu przez jej terytorium.

ARTYKUŁ 8

Uczciwa konkurencja

1. Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie sprawiedliwego i konkurencyjnego środowiska oraz sprawiedliwych i równych możliwości dla przedsiębiorstw zaangażowanych w usługi transportu lotniczego obu Stron, aby mogły one konkurować w zakresie eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. W związku z powyższym Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, aby zapewnić pełne egzekwowanie tego celu.
2. Strony potwierdzają, że swobodna, uczciwa i niezakłócona konkurencja ma znaczenie dla propagowania celów niniejszej Umowy, oraz zauważają, że istnienie kompleksowego prawa konkurencji i niezależnego organu ds. konkurencji, a także należyte i sprawne egzekwowanie ich odpowiednich przepisów prawa konkurencji mają znaczenie dla efektywnego świadczenia usług transportu lotniczego. Przepisy prawa konkurencji każdej ze Stron dotyczące kwestii objętych niniejszym artykułem, wraz z ich okresowymi zmianami, mają zastosowanie do działalności przewoźników lotniczych w granicach jurysdykcji danej Strony. Stronom przyświeca ten sam cel, jakim jest zgodność i zbieżność prawa konkurencji oraz jego skuteczne stosowanie. Będą one współpracować w stosownych przypadkach w zakresie skutecznego stosowania prawa konkurencji, w tym poprzez zezwalanie swoim odpowiednim przedsiębiorstwom lub innym obywatelom na ujawnianie, zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami i orzecznictwem, informacji istotnych dla działań z zakresu prawa konkurencji podejmowanych przez organy ds. konkurencji drugiej ze Stron.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może w jakikolwiek sposób wpływać na uprawnienia i kompetencje organów ds. konkurencji i sądów którejkolwiek ze Stron (oraz Komisji Europejskiej), ograniczać ich lub podwazyć, a wszystkie kwestie związane z egzekwowaniem prawa konkurencji nadal pozostają w wyłącznej kompetencji tych organów i sądów. W związku z tym każde działanie podjęte na mocy niniejszego artykułu przez Stronę pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich ewentualnych działań podjętych przez te organy i sądy.
4. Każde działanie podejmowane na mocy niniejszego artykułu podlegają wyłącznej odpowiedzialności Stron i jest skierowane wyłącznie do drugiej Strony lub przedsiębiorstw świadczących usługi transportu lotniczego z punktem docelowym lub początkowym na terytorium Stron. Takie działanie nie podlega procedurze rozstrzygania sporów przewidzianej w art. 24.
5. Każda Strona eliminuje wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć negatywny wpływ na sprawiedliwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług transportu lotniczego przez przedsiębiorstwa drugiej Strony zaangażowane w ich świadczenie.

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

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

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

9. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek działania podjętego przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialny za egzekwowanie zasad, o których mowa w ust. 5 i 6:

- a) jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że przedsiębiorstwo jest dyskryminowane lub narażone na nieuczciwe praktyki w rozumieniu ust. 5 lub 6 i że można to poprzeć dowodami, może ona przedstawić uwagi na piśmie drugiej Stronie. Po poinformowaniu drugiej Strony, Strona może również zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu przedyskutowania kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto Strona może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej kwestii z drugą Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną ze Stron;
- b) jeżeli Strony nie dojdą do porozumienia w drodze konsultacji w terminie 30 dni od daty rozpoczęcia konsultacji lub jeżeli konsultacje nie rozpoczną się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku dotyczącego domniemanego naruszenia ust. 5 lub 6, Strona, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, ma prawo zawiesić wykonywanie praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy przedsiębiorstwom drugiej Strony, których to dotyczy, odmawiając udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego, cofając je lub zawieszając, nakładając na korzystanie z tych praw warunki, które uzna za niezbędne, nakładając opłaty lub podejmując inne działania. Każde działanie podjęte na mocy niniejszego ustępu musi być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do absolutnie niezbędnego zakresu i czasu trwania.

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

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

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

12. Bez uszczerbku dla jakiegokolwiek działania podjętego przez właściwy organ ds. konkurencji lub sąd odpowiedzialne za egzekwowanie zasad, o których mowa w ust. 10, jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że przedsiębiorstwo doświadczyło domniemanego naruszenia ust. 10 i że można to poprzeć dowodami, Strona ta może przedstawić drugiej Stronie swoje uwagi na piśmie.

Po poinformowaniu drugiej Strony, Strona może również zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu przedyskutowania kwestii związanych z niniejszym artykułem. Ponadto Strona może wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji w tej kwestii z drugą Stroną w celu rozwiązania problemu. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku. Przed przystąpieniem do konsultacji Strony dokonują wymiany informacji wystarczających, aby umożliwić dokładne zbadanie zastrzeżeń wyrażonych przez jedną ze Stron.

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

ARTYKUŁ 9

Możliwości handlowe

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części A załącznika II.
2. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykane przez podmioty prowadzące działalność zarobkową utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony angażują się zatem w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty prowadzące działalność zarobkową obu Stron, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudniać działalność zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub negatywnie wpływać na równe możliwości konkurowania.
3. Przewoźnicy lotniczy obu Stron nie są zobowiązani do posiadania sponsora lokalnego.
4. Wspólny Komitet określa zasady współpracy dotyczącej prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych, monitoruje postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód, jakie w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykają podmioty prowadzące działalność zarobkową, oraz regularnie dokonuje przeglądu rozwoju sytuacji, w tym zmian w przepisach ustawowych i wykonawczych. Zgodnie z art. 23 Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przedyskutowania wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do swobodnego zakładania biur i placówek na terytorium drugiej Strony, w przypadku gdy takie biura i placówki są wymagane do wykonywania transportu lotniczego, a także promocji i sprzedaży przewozów w ramach transportu lotniczego oraz powiązanych działań, w tym prawo do sprzedaży i wystawiania biletów lub lotniczych listów przewozowych, własnych lub jakiegokolwiek innego przewoźnika lotniczego.

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

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

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

Prawa określone w akapicie pierwszym lit. a) i b) podlegają jedynie szczególnym ograniczeniom dotyczącym dostępnej powierzchni lub zdolności przewozowej, które wynikają z potrzeby utrzymania bezpiecznego funkcjonowania portu lotniczego. W przypadku gdy prowadzą one do ograniczenia własnej obsługi naziemnej, uniemożliwiają ją lub wykluczają oraz w przypadku gdy nie istnieje skuteczna konkurencja między dostawcami usług obsługi naziemnej, Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszystkie tego rodzaju usługi były dostępne na równych i odpowiednich warunkach dla wszystkich przewoźników lotniczych; ceny za takie usługi ustala się zgodnie z odpowiednimi, obiektywnymi, przejrzystymi i niedyskryminacyjnymi kryteriami.

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

9. Każda ze Stron zapewnia, aby jej przepisy, wytyczne i procedury dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych na jej terytorium były stosowane w sposób niezależny, przejrzysty, skuteczny, niedyskryminacyjny oraz terminowy.

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

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

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

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

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

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron;
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

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

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

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

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

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

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

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego,

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

ARTYKUŁ 10

Oplaty celne i opodatkowanie

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

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

b) nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

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

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

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

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

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

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

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

8. Wyposażenie i zapasy, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą wymagać umieszczenia pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych władz.
9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na system podatku od wartości dodanej (VAT).
10. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla postanowień odpowiednich konwencji między państwami członkowskimi UE a Armenią o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

ARTYKUŁ 11

Oplaty od użytkownika

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części A załącznika II.
2. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego, były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat od użytkownika nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, infrastruktury i usług w zakresie ochrony lotnictwa oraz związanej z nimi infrastruktury i usług, z wyjątkiem opłat nakładanych za świadczenie usług opisanych w art. 9 ust. 7, były wolne od nieuzasadnionej dyskryminacji, nie wprowadzały dyskryminacji ze względu na przynależność państwową i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1, takie opłaty od użytkownika odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portów lotniczych oraz w zakresie ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub portach lotniczych, w których stosuje się wspólny system opłat, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać racjonalną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób wydajny i ekonomiczny. W żadnym przypadku stosowanie tego rodzaju opłat wobec przewoźników lotniczych drugiej Strony nie może odbywać się na warunkach mniej korzystnych od najkorzystniejszych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w czasie stosowania tych opłat.

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

ARTYKUŁ 12

Taryfy lotnicze i stawki lotnicze

1. Każda Strona zezwala przewoźnikom lotniczym Stron na swobodne ustalanie taryf lotniczych i stawek lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.
2. Każda Strona może wymagać, w sposób niedyskryminacyjny, powiadomienia swoich właściwych władz, w sposób uproszczony i wyłącznie w celach informacyjnych, o taryfach lotniczych i stawkach lotniczych oferowanych za usługi rozpoczynające się na jej terytorium i wykonywane przez przewoźników lotniczych obu Stron. Takiego powiadomienia można wymagać od przewoźników lotniczych najwcześniej w chwili pierwotnego ogłoszenia taryfy lotniczej lub stawki lotniczej.
3. Właściwe władze mogą prowadzić dyskusje dotyczące kwestii takich jak, między innymi, wymogi i procedury dotyczące powiadamiania o stawkach lotniczych i taryfach lotniczych, oraz taryf lotniczych i stawek lotniczych, które mogą być niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subsydiowane.

ARTYKUŁ 13

Dane statystyczne

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

2. Strony współpracują ze sobą, w tym w ramach Wspólnego Komitetu, w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju transportu lotniczego objętego niniejszą Umową.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 14

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części B załącznika II.
2. W celu zapewnienia wdrożenia przez Strony postanowień niniejszego artykułu oraz wymogów regulacyjnych i norm, o których mowa w ust. 1, Armenia uczestniczy w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w charakterze obserwatora od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

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

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

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

3. Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych zgodnie z Konwencją, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony, na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego i jego załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

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

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

- a) statek powietrzny, produkt lub operacja mogą nie spełniać minimalnych norm ustanowionych zgodnie z Konwencją lub wymogami regulacyjnymi i normami dotyczącymi transportu lotniczego, wskazanymi w części B załącznika II, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie;
- b) istnieją poważne obawy, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z Konwencją lub wymogów regulacyjnych i norm dotyczących transportu lotniczego, wskazanych w części B załącznika II, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie; lub
- c) istnieją poważne obawy dotyczące braku skutecznego utrzymywania i stosowania minimalnych norm ustanowionych zgodnie z Konwencją lub wymogów regulacyjnych i norm dotyczących transportu lotniczego, wskazanych w części B załącznika II, w zależności od tego, które z tych wymogów i norm mają zastosowanie.

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

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

ARTYKUŁ 15

Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi ochrony lotnictwa wskazanymi w części C załącznika II.
2. Armenia może być poddana inspekcji Komisji Europejskiej zgodnie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa wskazanymi w części C załącznika II. Strony ustanawiają mechanizm niezbędny do wymiany informacji o wynikach takich inspekcji w zakresie ochrony lotnictwa.

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

4. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urządzeń nawigacji lotniczej, a także jakimkolwiek innemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego.

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

6. Każda Strona zapewnia stosowanie na swoim terytorium skutecznych środków w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym między innymi kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec osób niebędących pasażerami, w tym załogi, oraz przenoszonych przez nie przedmiotów, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w celu sprostania rosnącemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego. Każda Strona wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ust. 1 i 5, oraz innych przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, wymaganych przez drugą Stronę przy wjeździe na terytorium tej drugiej Strony, opuszczaniu go lub przebywaniu na nim.

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

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

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

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

11. Bez uszczerbku dla art. 5, nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia takich konsultacji lub przed upływem uzgodnionego dłuższego okresu stanowi podstawę do odmowy udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także do cofnięcia, ograniczenia, takiego zezwolenia lub nałożenia na nie warunków.

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

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

ARTYKUŁ 16

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części D załącznika II, a w przypadku gdy nie zostało to przewidziane w ramach regulacyjnych UE, przynajmniej z odpowiednimi normami ICAO i zalecanymi praktykami, na warunkach określonych w niniejszym artykule.
2. Strony współpracują w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Armenię, w celu poprawy obecnych norm bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, optymalizacji zdolności kontroli ruchu lotniczego, minimalizacji opóźnień i zwiększenia skuteczności w zakresie ochrony środowiska. W tym celu, od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, Armenia będzie zaangażowana w charakterze obserwatora w prace Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej oraz innych organów związanych z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.
3. Mając na względzie uproszczenie stosowania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na swoich terytoriach:
 - a) Armenia wprowadza niezbędne środki w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych i nadzorczych w zakresie służb żeglugi powietrznej i zarządzania ruchem lotniczym, tak aby były zgodne z wymogami jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;

- b) Armenia ustanawia w szczególności właściwy krajowy organ nadzorczy, niezależny przynajmniej funkcjonalnie od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- c) Unia Europejska włącza Armenię do odpowiednich inicjatyw operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w związku z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, w szczególności poprzez:
 - (i) zbadanie możliwości współpracy z istniejącym funkcjonalnym blokiem przestrzeni powietrznej lub włączenia jej w ten blok lub utworzenia nowego;
 - (ii) uczestnictwo w funkcjach sieciowych jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - (iii) dostosowanie do planów wdrożenia projektu SESAR;
 - (iv) zwiększenie interoperacyjności; oraz
- d) Armenia wprowadza niezbędne środki, aby wdrożyć system skuteczności działania Unii Europejskiej w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotu, zmniejszenia kosztów oraz zwiększenia bezpieczeństwa i zdolności istniejących systemów.

ARTYKUŁ 17

Środowisko

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części E załącznika II.
2. Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez propagowanie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa na środowisko.
3. Strony uznają znaczenie współpracy w celu uwzględnienia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko w sposób zgodny z celami niniejszej Umowy.
4. Strony uznają znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, a tym samym redukcji emisji gazów cieplarnianych związanych z lotnictwem zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. Strony postanawiają zacieśnić współpracę w tym zakresie, w tym w ramach odpowiednich porozumień wielostronnych, a w szczególności poprzez wdrożenie globalnego środka rynkowego, który uzgodniono podczas 39. Zgromadzenia ICAO, oraz stosowanie mechanizmu ustanowionego na mocy art. 6 ust. 4 Porozumienia paryskiego zawartego na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, w celu opracowania globalnych środków rynkowych służących redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa oraz rozpatrzenia wszelkich innych kwestii, o których mowa w art. 6, będących przedmiotem szczególnego zainteresowania w związku z emisjami powodowanymi przez lotnictwo międzynarodowe.

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

- a) badań i rozwoju w odniesieniu do przyjaznych dla środowiska technologii lotniczych;
- b) innowacji w obszarze zarządzania ruchem lotniczym służącej ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko;
- c) badań i rozwoju zrównoważonych paliw alternatywnych dla lotnictwa;
- d) kwestii dotyczących wpływu lotnictwa na środowisko oraz ograniczenia emisji lotniczych mających wpływ na klimat; oraz
- e) zmniejszenia i monitorowania hałasu w celu ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko.

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

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

ARTYKUŁ 18

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

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

ARTYKUŁ 19

Ochrona konsumentów

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

ARTYKUŁ 20

Komputerowe systemy rezerwacji

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

2. Sprzedawcy komputerowych systemów rezerwacji (zwanych dalej „KSR”) prowadzący działalność na terytorium jednej Strony są uprawnieni do dostarczania, utrzymywania i swobodnego udostępniania swoich KSR biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których podstawową działalność stanowi dystrybucja na terytorium drugiej Strony produktów związanych z podróżowaniem, pod warunkiem że każdy KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi drugiej Strony.
3. Każda Strona znosi wszelkie istniejące wymogi, które mogłyby ograniczać swobodny dostęp KSR jednej Strony do rynku drugiej Strony lub w inny sposób ograniczać konkurencję. Strony powstrzymują się od przyjmowania jakichkolwiek takich wymogów.
4. Żadna ze Stron, na swoim terytorium, nie nakłada ani nie dopuszcza nakładania na sprzedawców KSR drugiej Strony wymogów w odniesieniu do sposobu wyświetlania KSR, innych niż te nałożone na ich własnych sprzedawców KSR lub każdy inny KSR funkcjonujący na ich rynku. Żadna ze Stron nie zapobiega zawieraniu umów między sprzedawcami KSR, ich dostawcami a ich abonentami, które dotyczą wymiany informacji o usługach turystycznych oraz ułatwiają wyświetlanie kompleksowych i obiektywnych informacji konsumentom lub które dotyczą spełniania wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.
5. Strony zapewniają, aby właścicielom i operatorom KSR jednej Strony, którzy spełniają odpowiednie wymogi regulacyjne drugiej Strony, przysługiwała taka sama możliwość posiadania KSR na terytorium drugiej Strony, jaką mają właściciele i operatorzy każdego innego KSR funkcjonującego na rynku tej Strony.

ARTYKUŁ 21

Aspekty społeczne

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku I, Strony zapewniają, aby ich odpowiednie przepisy ustawowe i wykonawcze lub procedury były zgodne z wymogami regulacyjnymi oraz normami dotyczącymi transportu lotniczego wskazanymi w części G załącznika II.
2. Strony uznają znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy. Strony zobowiązują się do współpracy w kwestiach związanych z pracą wchodzących w zakres stosowania niniejszej Umowy, między innymi w odniesieniu do wpływu zatrudnienie, prawa podstawowe w pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.
3. Strony, poprzez swoje przepisy ustawodawcze, wykonawcze oraz praktyki, propagują wysoki poziom ochrony w dziedzinie pracy i spraw społecznych w sektorze lotnictwa cywilnego.
4. Strony uznają znaczenie korzyści uzyskiwanych w przypadku gdy znaczne zyski gospodarcze wynikające z otwartych i konkurencyjnych rynków połączy się z wysokimi standardami pracy dla pracowników. Strony wykonują niniejszą Umowę w sposób, który przyczynia się do przestrzegania wysokich standardów pracy, niezależnie od statusu własnościowego lub charakteru danych przewoźników lotniczych, oraz tak, aby zapewnić, by prawa i zasady określone w odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych Stron nie były naruszane, lecz skutecznie egzekwowane.

5. Strony zobowiązują się do propagowania i skutecznego wdrażania w swoich przepisach ustawowych i praktykach podstawowych standardów pracy uznanych na poziomie międzynarodowym, zawartych w podstawowych konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy ratyfikowanych przez Armenię i państwa członkowskie UE.
6. Strony zobowiązują się również do propagowania innych uzgodnionych na poziomie międzynarodowym standardów i umów w dziedzinie pracy i spraw społecznych, mających znaczenie dla sektora lotnictwa cywilnego, oraz do ich skutecznego wdrażania i egzekwowania w swoim prawie krajowym.
7. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu podjęcia kwestii związanych z pracą, które określi ona jako znaczące.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE

ARTYKUŁ 22

Interpretacja i wykonanie

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

2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za prawidłowe wykonanie niniejszej Umowy.
3. Każda Strona przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych danej Strony, w odniesieniu do dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień zgodnie z niniejszą Umową.
4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w kwestiach, które mają znaczenie dla drugiej Strony i które dotyczą właściwych władz lub przedsiębiorstw drugiej Strony, właściwe władze drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii, zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.
5. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wyszczególnionych w załączniku II są co do istoty tożsame z odpowiednimi zasadami Traktatów UE, a także z aktami przyjętymi na mocy Traktatów UE, te postanowienia i przepisy interpretuje się, w zakresie ich wykonania i stosowania, zgodnie z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości oraz Komisji Europejskiej.

ARTYKUŁ 23

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową oraz zapewnia jej prawidłowe wykonanie. Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie.
2. Wspólny Komitet prowadzi swoje prace i podejmuje decyzje na zasadzie konsensusu. Decyzje podjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Stron.
3. Wspólny Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu.
5. Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.
6. W celu prawidłowego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Na podstawie przyznania praw określonych w art. 3 Wspólny Komitet zatwierdza w drodze decyzji przeprowadzoną przez Unię Europejską ocenę wdrożenia i stosowania przez Armenię przepisów UE, o których mowa w pkt 1 załącznika I.
8. Zgodnie z art. 6 Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z inwestycjami w przewoźników lotniczych Stron oraz zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.
9. Zgodnie z art. 14, Wspólny Komitet monitoruje proces stopniowego wycofywania – podczas okresu przejściowego opisanego w załączniku I – statków powietrznych zarejestrowanych w Armenii i użytkowanych przez operatorów znajdujących się pod kontrolą regulacyjną Armenii, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego zgodnie z odpowiednimi przepisami UE wskazanymi w części B załącznika II, w celu zapewnienia stopniowego wycofania takich statków powietrznych zgodnie z pkt 7 załącznika I.
10. Wspólny Komitet rozwija również współpracę, w szczególności poprzez:
- a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;
 - b) podejmowanie działań w celu skutecznego rozwiązywania problemów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz możliwościami handlowymi, o których mowa w art. 9, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku oraz sprawne wykonywanie przewozów lotniczych w ramach niniejszej Umowy, jako środki mające na celu zapewnienie uczciwej konkurencji, zbieżności przepisów oraz zminimalizowania obciążeń regulacyjnych związanych z wykonywaniem przewozów lotniczych;

- c) wymianę informacji, w tym doradztwo dotyczące zmian w przepisach ustawowych, wykonawczych i w politykach Stron, które mogą mieć wpływ na przewozy lotnicze;
- d) rozważanie potencjalnych obszarów dalszego rozwoju niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian w niniejszej Umowie lub warunków i procedur przystąpienia państw trzecich do niniejszej Umowy;
- e) poddawanie pod dyskusję ogólnych kwestii związanych z inwestycjami, strukturą własności i kontrolą;
- f) rozwój współpracy regulacyjnej i obustronne zaangażowanie na rzecz wzajemnego uznania oraz zbieżności przepisów i środków;
- g) zachęcanie do konsultacji, w stosownych przypadkach, w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach porozumień wielostronnych, w tym w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;
- h) ułatwianie wymiany informacji statystycznych między Stronami do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy; oraz
- i) badanie społecznych skutków niniejszej Umowy w miarę jej stosowania oraz przedstawianie odpowiednich odpowiedzi na obawy uznane za uzasadnione.

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

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

ARTYKUŁ 24

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

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

2. Wniosek o arbitraż przedkłada się na piśmie drugiej Stronie. Strona skarżąca wskazuje w swoim wniosku sporny środek i wyjaśnia powody, dla których uważa taki środek za niezgodny z niniejszą Umową.

3. O ile Strony nie uzgodnią inaczej, rozstrzygnięcia w trybie arbitrażu dokonuje trybunał, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:
- a) w terminie 20 dni od daty otrzymania wniosku o arbitraż każda ze Stron wyznacza jednego arbitra. W terminie 30 dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów, wyznaczają oni za porozumieniem trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału;
 - b) jeżeli którakolwiek ze Stron nie mianuje arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony zgodnie z lit. a), każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie 30 dni od daty otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem Armenii lub państwa członkowskiego UE, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą zastępca przewodniczącego Rady ICAO, który nie jest obywatelem Armenii ani państwa członkowskiego UE.
4. Datą powołania trybunału jest dzień, w którym ostatni z trzech arbitrów zaakceptuje wyznaczenie, zgodnie z procedurami, które ustanowi Wspólny Komitet.
5. Na wniosek Strony trybunał, w terminie 10 dni od jego powołania, wydaje wstępną decyzję o uznaniu sprawy za pilną.
6. Na wniosek jednej ze Stron trybunał może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.

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

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

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

10. Trybunał przedstawia Stronom swoje ostateczne orzeczenie w terminie 120 dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału powiadamia o tym Strony na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin doręczenia przez trybunał orzeczenia. W żadnym przypadku orzeczenie nie może zostać doręczone później niż w terminie 150 dni po dniu powołania trybunału.

11. W pilnych przypadkach trybunał dokłada wszelkich starań, aby doręczyć orzeczenie w terminie 60 dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, przewodniczący trybunału powiadamia o tym Strony na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin doręczenia przez trybunał orzeczenia. W żadnym przypadku orzeczenie nie może zostać doręczone później niż w terminie 75 dni po dniu powołania trybunału.

12. Strony mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznego orzeczenia w ciągu 10 dni od jego doręczenia, a każdego takiego wyjaśnienia udziela się w terminie 15 dni od daty złożenia takiego wniosku.

13. W przypadku gdy trybunał ustali, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, a Strona odpowiedzialna nie zastosowała się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub nie osiągnęła porozumienia z drugą Stroną w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony w terminie 40 dni od doręczenia przez trybunał ostatecznego orzeczenia, druga Strona może zawiesić stosowanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej Umowy lub może częściowo lub, w stosownych przypadkach, całkowicie zawiesić wykonywanie niniejszej Umowy do czasu, gdy Strona odpowiedzialna zastosuje się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub do czasu osiągnięcia przez Strony porozumienia w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony.

ARTYKUŁ 25

Środki zabezpieczające

1. Jeśli jedna ze Stron uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.
2. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu oraz przekazuje wszelkie stosowne informacje.
3. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.
4. Bez uszczerbku dla art. 4 ust. 1 lit. c) i art. 5 ust. 1 lit. c), Strona, której to dotyczy, nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na podstawie ust. 3 niniejszego artykułu została zakończona przed upływem tego terminu.
5. Strona, której to dotyczy, niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach oraz przekazuje wszystkie stosowne informacje.
6. Jakikolwiek działanie podjęte na podstawie niniejszego artykułu zostaje zakończone z chwilą, gdy Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 26

Związek z innymi umowami

1. W okresie tymczasowego stosowania na podstawie art. 30 istniejące umowy dwustronne oraz porozumienia między Armenią a państwami członkowskimi, które obowiązują w momencie podpisywania niniejszej Umowy, zostają zawieszone, z wyjątkiem zakresu określonego w ust. 2 niniejszego artykułu.
2. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 3 oraz pod warunkiem, że nie ma miejsca dyskryminacja przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej ze względu na ich przynależność państwową:
 - a) istniejące prawa i korzystniejsze postanowienia lub traktowanie w zakresie własności, praw przewozowych, zdolności przewozowej, częstotliwości połączeń, typu lub zmiany statków powietrznych, dzielenia oznaczeń linii oraz ustalania cen wynikające z umów dwustronnych lub porozumień między Armenią i państwami członkowskimi UE, obowiązujących w chwili podpisania niniejszej Umowy, nieobjęte niniejszą Umową lub korzystniejsze lub bardziej elastyczne w zakresie swobody danych przewoźników lotniczych niż ma to miejsce w ramach niniejszej Umowy, mogą być w dalszym ciągu wykonywane;
 - b) spór między Stronami dotyczący tego, czy postanowienia lub traktowanie wynikające z umów dwustronnych lub porozumień między Armenią a państwami członkowskimi UE są korzystniejsze lub bardziej elastyczne, rozstrzyga się w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 24. Spory dotyczące sposobu ustalania stosunku między sprzecznymi postanowieniami lub sposobami traktowania również rozstrzyga się w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 24.

3. Po wejściu w życie niniejszej Umowy zgodnie z art. 30 oraz z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, niniejsza Umowa staje się nadrzędna wobec odpowiednich postanowień istniejących dwustronnych umów i porozumień między Armenią a państwami członkowskimi UE, które obowiązują w momencie podpisywania niniejszej Umowy.

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

ARTYKUŁ 27

Zmiany

1. Jakakolwiek zmiana niniejszej Umowy może być uzgadniana przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 23. Zmiany wchodzi w życie zgodnie z warunkami określonymi w art. 30.

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

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

4. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszej Umowy, do jednostronnego przyjmowania nowych przepisów lub wprowadzania zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II.
5. Gdy jedna ze Stron rozważa przyjęcie nowych przepisów lub wprowadzenie zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II, informuje o tym drugą Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek którejkolwiek ze Stron może odbyć się wymiana poglądów we Wspólnym Komitecie.
6. Każda ze Stron regularnie i w stosownym terminie informuje drugą Stronę o przyjęciu nowych przepisów lub wprowadzeniu zmian w swoich obowiązujących przepisach w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku II. Na wniosek którejkolwiek ze Stron Wspólny Komitet w terminie 60 następujących po tym dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków przyjęcia takich nowych przepisów lub wprowadzenia takich zmian dla należytego funkcjonowania niniejszej Umowy.
7. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ustępie 6, Wspólny Komitet:
 - a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik II, tak aby wprowadzić do niego, w stosownych przypadkach na zasadzie wzajemności, dane nowe przepisy lub zmiany;
 - b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że dane nowe przepisy lub zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub

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

ARTYKUŁ 28

Wypowiedzenie

Każda ze Stron może w dowolnym czasie powiadomić na piśmie drogą dyplomatyczną drugą Stronę o swojej decyzji w sprawie wypowiedzenia niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO i do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który jest w toku po upływie jednego roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu Umowy, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Stron.

ARTYKUŁ 29

Rejestracja

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

ARTYKUŁ 30

Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

1. Niniejsza Umowa podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez Strony zgodnie z ich procedurami wewnętrznymi. Instrumenty ratyfikacji lub zatwierdzenia składa się u Depozytariusza, który powiadamia o tym drugą Stronę.
2. Depozytariuszem niniejszej Umowy jest Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej.
3. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po powiadomieniu Stron przez Depozytariusza o otrzymaniu ostatniego instrumentu ratyfikacji lub zatwierdzenia.
4. Bez uszczerbku dla ust. 3, Strony zgadzają się tymczasowo stosować niniejszą Umowę, jak określono w ust. 5, zgodnie ze swoimi odpowiednimi procedurami wewnętrznymi i prawem krajowym.
5. Tymczasowe stosowanie staje się skuteczne od pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po powiadomieniu Stron przez Depozytariusza o otrzymaniu:
 - a) powiadomienia ze strony Unii Europejskiej o zakończeniu procedur istotnych dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich oraz niezbędnych w tym celu; oraz

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

ARTYKUŁ 31

Teksty autentyczne

Niniejszą Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim oraz w języku armeńskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne.

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

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

Sporządzono w [...] dnia [...] r..

W imieniu Królestwa Belgii,

W imieniu Republiki Bułgarii,

W imieniu Republiki Czeskiej,

W imieniu Królestwa Danii,

W imieniu Republiki Federalnej Niemiec,

W imieniu Republiki Estońskiej,

W imieniu Irlandii,

W imieniu Republiki Greckiej,

W imieniu Królestwa Hiszpanii,

W imieniu Republiki Francuskiej,

W imieniu Republiki Chorwacji,

W imieniu Republiki Włoskiej,

W imieniu Republiki Cypryjskiej,

W imieniu Republiki Łotewskiej,

W imieniu Republiki Litewskiej,

W imieniu Wielkiego Księstwa Luksemburga,

W imieniu Węgier,

W imieniu Republiki Malty,

W imieniu Królestwa Niderlandów,

W imieniu Republiki Austrii,

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej,

W imieniu Republiki Portugalskiej,

W imieniu Rumunii,

W imieniu Republiki Słowenii,

W imieniu Republiki Słowackiej,

W imieniu Republiki Finlandii,

W imieniu Królestwa Szwecji,

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Republiki Armenii

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

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

Po przyjęciu decyzji, o której mowa w pkt 1, przewoźnicy lotniczy obu Stron są uprawnieni do wykonywania praw piątej wolności, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych Armenii między punktami na terytorium Unii Europejskiej zgodnie z art. 3.

3. Przestrzeganie przez Armenię wymogów regulacyjnych i norm dotyczących przepisów w zakresie ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II podlega ocenie przeprowadzanej w ramach odpowiedzialności Unii Europejskiej i zatwierdzanej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszej Umowy. Do tego czasu Armenia wdraża Dokument 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego.
4. Po przyjęciu decyzji, o której mowa w pkt 3, poufną część przepisów w zakresie ochrony lotnictwa wskazanych w części C załącznika II udostępnia się właściwemu organowi Armenii, z zastrzeżeniem umowy o wymianie szczególnie wrażliwych informacji z zakresu ochrony, w tym informacji niejawnych UE.
5. Stopniowe przechodzenie Armenii do pełnego stosowania przepisów Unii Europejskiej dotyczących transportu lotniczego wskazanych w załączniku II, może podlegać regularnym ocenom. Oceny te przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Armenią.
6. Od dnia wydania decyzji, o której mowa w pkt 1, Armenia będzie stosować przepisy dotyczące przyznawania koncesji zasadniczo równoważne z przepisami zawartymi w rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Właściwe władze Unii Europejskiej stosują postanowienia art. 4 ust. 3 w odniesieniu do wzajemnego uznawania ustaleń dotyczących zdolności lub przynależności państwowej dokonanych przez właściwe władze Armenii po potwierdzeniu przez Wspólny Komitet pełnego stosowania przez Armenię tych przepisów dotyczących przyznawania koncesji.

7. Bez uszczerbku dla decyzji przyjętej w ramach Wspólnego Komitetu lub zgodnie z art. 25, zdolnością do lotu statku powietrznego zarejestrowanego w armeńskim rejestrze i użytkowanego przez operatorów znajdujących się pod kontrolą regulacyjną Armenii, który nie posiada certyfikatu typu wydanego przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z odpowiednimi przepisami UE wskazanymi w części B załącznika II, można zarządzać w ramach odpowiedzialności właściwych władz armeńskich zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami krajowymi Armenii nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2023 r., pod warunkiem że dany statek powietrzny spełnia międzynarodowe normy bezpieczeństwa ustanowione na mocy Konwencji. Tego rodzaju statki powietrzne nie korzystają z jakichkolwiek praw przyznawanych na mocy niniejszej Umowy i nie mogą być eksploatowane na trasach lotniczych do, z lub w Unii Europejskiej.
-

(poddawany regularnej aktualizacji)

**PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE
W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO**

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

A. DOSTĘP DO RYNKU I POWIĄZANE KWESTIE

Nr 1008/2008

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

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

Nr 785/2004

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

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–8.

2009/12

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–11.

96/67

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

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

Nr 80/2009

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

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

B. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Bezpieczeństwo lotnictwa i rozporządzenie podstawowe w sprawie EASA

Nr 216/2008

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

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r.,
- rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–3 (tylko akapit pierwszy) oraz załącznik;

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/4 z dnia 5 stycznia 2016 r.

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

Nr 319/2014

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

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

Nr 646/2012

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–25.

Nr 104/2004

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

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

Operacje lotnicze

Nr 965/2012

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r.,

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1329 z dnia 31 lipca 2015 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/2338 z dnia 11 grudnia 2015 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1199 z dnia 22 lipca 2016 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/363 z dnia 1 marca 2017 r.

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

Załogi statku powietrznego

Nr 1178/2011

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

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r.

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

Badanie wypadków

Nr 996/2010

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

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

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

2012/780

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–5.

Początkowa zdatność do lotu

Nr 748/2012

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

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

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

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

Ciągła zdatność do lotu

Nr 1321/2014

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

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

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

Dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu

2015/640

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

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

Lotniska

Nr 139/2014

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

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

Operatorzy z państw trzecich

Nr 452/2014

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

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

Zarządzanie ruchem lotniczym oraz służby żeglugi powietrznej

2015/340

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

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

2017/373

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

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

Zgłaszanie zdarzeń

Nr 376/2014

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

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

2015/1018

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

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

Inspekcje standaryzacyjne

Nr 628/2013

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–26.

Unijny wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w Unii Europejskiej

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

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

Nr 473/2006

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

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

Nr 474/2006

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

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

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

Wymogi techniczne i procedury administracyjne w dziedzinie lotnictwa cywilnego

Nr 3922/91

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

- rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r.,
- rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r.,

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r.,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 (zdanie drugie), art. 12–13 oraz załączniki I–III.

C. OCHRONA LOTNICTWA

Nr 300/2008

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

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

Nr 272/2009

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r.,

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 720/2011 z dnia 22 lipca 2011 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1141/2011 z dnia 10 listopada 2011 r.,
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2013 z dnia 19 marca 2013 r.

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

Nr 1254/2009

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

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

Nr 18/2010

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

2015/1998

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

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

2015/8005

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

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

Nr 72/2010

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

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

D. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

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

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

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

Nr 550/2004

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

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

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

Nr 551/2004

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

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–9.

Nr 552/2004

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

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

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

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

Skuteczność działania i opłaty

Nr 390/2013

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

Nr 391/2013

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

Funkcje sieciowe

Nr 677/2011

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

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

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

Nr 255/2010

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

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

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

2011/4130

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

Interoperacyjność

Nr 1032/2006

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

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

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

Nr 1033/2006

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

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r.,
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.,
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r.,

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2120 z dnia 2 grudnia 2016 r.

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

Nr 633/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego, zmienione:

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

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

Nr 29/2009

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

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

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

Nr 262/2009

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

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

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

Nr 73/2010

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

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

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

Nr 1206/2011

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

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

Nr 1207/2011

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

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

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

Nr 1079/2012

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

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

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

SESAR

Nr 219/2007

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

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

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

Nr 409/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–15.

Nr 716/2014

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

Przestrzeń powietrzna

Nr 2150/2005

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

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

Nr 923/2012

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

– rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r.,

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1185 z dnia 20 lipca 2016 r.

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–10 oraz załącznik wraz z dodatkami do niego.

Nr 1332/2011

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

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

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

E. ŚRODOWISKO I POZIOM HAŁASU

2002/49

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

- rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1137/2008 z dnia 22 października 2008 r.,

– dyrektywą Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r.

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

2003/96

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

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

2006/93

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

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

Nr 598/2014

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

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

F. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 2027/97

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

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

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

Nr 261/2004

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1–16.

Nr 1107/2006

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

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

G. ASPEKTY SPOŁECZNE

89/391

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

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

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

2000/79

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

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

2003/88

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

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