



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. gegužės 28 d.
(OR. en)

7738/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0085 (NLE)

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

TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI

Dalykas: Europos Sąjungos bei jos valstybių narių ir Armėnijos Respublikos bendrosios
aviacijos erdvės susitarimas

EUROPOS SAJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ
IR ARMĖNIJOS RESPUBLIKOS
BENDROSIOS AVIACIJOS ERDVĖS SUSITARIMAS

TURINYS

1 STRAIPSNIS. Tikslas

2 STRAIPSNIS. Apibrėžtys

I ANTRAŠTINĖ DALIS. EKONOMINĖS NUOSTATOS

3 STRAIPSNIS. Teisių suteikimas

4 STRAIPSNIS. Leidimas vykdyti oro susisiekimą ir techninis leidimas

5 STRAIPSNIS. Atsisakymas išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą ir techninį leidimą, jo atšaukimas, galiojimo sustabdymas ar apribojimas

6 STRAIPSNIS. Investicijos į oro vežėjus

7 STRAIPSNIS. Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

8 STRAIPSNIS. Sąžininga konkurencija

9 STRAIPSNIS. Komercinės galimybės

10 STRAIPSNIS. Muitai ir mokesčiai

11 STRAIPSNIS. Naudotojo rinkliavos

12 STRAIPSNIS. Oro susisiekimo paslaugų kainos ir tarifai

13 STRAIPSNIS. Statistiniai duomenys

II ANTRAŠTINĖ DALIS. BENDRADARBIAVIMAS REGULIAVIMO SRITYJE

14 STRAIPSNIS. Aviacijos sauga

15 STRAIPSNIS. Aviacijos saugumas

16 STRAIPSNIS. Oro eismo valdymas

17 STRAIPSNIS. Aplinka

18 STRAIPSNIS. Oro vežėjo atsakomybė

19 STRAIPSNIS. Vartotojų apsauga

20 STRAIPSNIS. Kompiuterinės rezervavimo sistemos

21 STRAIPSNIS. Socialiniai aspektai

III ANTRAŠTINĖ DALIS. INSTITUCINĖS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

22 STRAIPSNIS. Aiškinimas ir vykdymo užtikrinimas

23 STRAIPSNIS. Jungtinis komitetas

24 STRAIPSNIS. Ginčų sprendimas ir arbitražas

25 STRAIPSNIS. Apsaugos priemonės

26 STRAIPSNIS. Ryšys su kitais susitarimai

27 STRAIPSNIS. Daliniai pakeitimai

28 STRAIPSNIS. Susitarimo nutraukimas

29 STRAIPSNIS. Registracija

30 STRAIPSNIS. Įsigaliojimas ir laikinas taikymas

31 STRAIPSNIS. Autentiški tekstai

I PRIEDAS. Pereinamojo laikotarpio nuostatos

II PRIEDAS. Civilinei aviacijai taikomos taisyklės

BELGIJOS KARALYSTĖ,

BULGARIJOS RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

KROATIJOS RESPUBLIKA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

VENGRIJA,

MALTOS RESPUBLIKA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

RUMUNIJA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA,

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

kurios yra Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – ES sutartys) šalys ir Europos Sąjungos valstybės narės (toliau kartu – ES valstybės narės, atskirai – ES valstybė narė),

bei EUROPOS SĄJUNGA,

ir ARMĖNIJOS RESPUBLIKA (toliau – Armėnija),

toliau kartu – Šalys,

ES valstybėms narėms ir Armėnijai kartu su Europos Sąjunga esant Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, kuri pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, šalimis,

ATSIŽVELGDAMOS į Europos bendrijų bei jų valstybių narių ir Armėnijos Respublikos partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimą, sudarytą 1996 m. balandžio 22 d. Liuksemburge;

NORĖDAMOS sukurti bendrąją aviacijos erdvę, kurioje šalims būtų suteiktos galimybės patekti į rinkas, sudarytos vienodos konkurencijos sąlygos, laikomasi nediskriminavimo principo ir taikomos tos pačios taisyklės, be kita ko, tokiose srityse kaip sauga, saugumas, oro eismo valdymas, konkurencija, socialiniai aspektai ir aplinka;

NORĖDAMOS plėsti oro susisiekimo paslaugas ir skatinti tarptautinę aviacijos sistemą, pagrįstą nediskriminavimo principu ir atvira bei sąžininga oro vežėjų konkurencija rinkoje;

NORĖDAMOS ginti savo interesus oro susisiekimo srityje;

PRIPAŽINDAMOS veiksmingo susisiekimo oro transportu svarbą skatinant prekybą, turizmą, investicijas ir ekonominę bei socialinę vystymąsi;

SUTIKDAMOS, kad bendrosios aviacijos erdvės taisyklės tikslinga grįsti Europos Sąjungoje galiojančiais atitinkamais teisės aktais, nurodytais šio susitarimo II priede;

PRIPAŽINDAMOS, kad, laikydamosi visų bendrosios aviacijos erdvės taisyklių, Šalys gali naudotis visais jos teikiamais privalumais, įskaitant galimybę patekti į rinkas ir pasiekti, kad abiejų Šalių vartotojai, įmonės ir darbuotojai gautų kuo daugiau naudos;

PRIPAŽINDAMOS, kad be pereinamojo laikotarpio priemonių taikymo būtiniais atvejais sukurti bendrąją aviacijos erdvę ir taikyti jos taisykles neįmanoma, ir kad šioje srityje svarbu teikti tinkamą pagalbą;

NORĖDAMOS užtikrinti aukščiausio lygio oro susisiekimo saugą ir saugumą ir tvirtindamos, kad yra labai susirūpinusios dėl orlaivių saugumo pažeidimų ar grasinimų jų pažeisti, dėl kurių kyla pavojus asmenų ar turto saugai, kenkiama orlaivio eksploatavimo veiklai ir mažinamas keliautojų pasitikėjimas civilinės aviacijos sauga;

PASIRYŽUSIOS kuo labiau didinti potencialią reguliavimo srities bendradarbiavimo ir civilinei aviacijai taikomų savo įstatymų ir kitų teisės aktų vienodinimo naudą;

PRIPAŽINDAMOS svarbią potencialią naudą, kurią gali atnešti konkurencingos oro susisiekimo paslaugos ir perspektyvūs oro susisiekimo sektoriai;

NORĖDAMOS skatinti laisvą, sąžiningą ir neiškreiptą konkurenciją ir pripažindamos, kad subsidijos gal ją neigiamai paveikti ir trukdyti siekti pagrindinių šio susitarimo tikslų, taip pat žinodamos, kad be konkurencingų vienodų veiklos sąlygų, oro vežėjams užtikrinančių laisvą, sąžiningą ir neiškreiptą konkurenciją, potenciali nauda gali būti prarasta;

KETINDAMOS remtis galiojančiais Šalių oro susisiekimo susitarimais ir priemonėmis, kuriais siekiama suteikti galimybę patekti į rinkas ir užtikrinti kuo didesnę naudą vartotojams, siuntėjams, oro vežėjams, oro uostams ir jų darbuotojams ir bendruomenėms, taip pat netiesioginę naudą kitiems subjektams;

TVIRTINDAMOS, kad formuojant ir įgyvendinant tarptautinę aviacijos politiką svarbu saugoti aplinką;

TVIRTINDAMOS, kad būtina imtis skubių kovos su klimato kaita veikslių ir toliau bendradarbiauti mažinant aviacijos sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, laikantis daugiašalių šios srities susitarimų, visų pirma atitinkamų Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) priemonių ir 2015 m. gruodžio 12 d. Paryžiaus susitarimo, priimto pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją;

TVIRTINDAMOS, kad svarbu užtikrinti vartotojų apsaugą, be kita ko, pagal 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, ir pasiekti tinkamą su oro susisiekimo paslaugomis susijusios vartotojų apsaugos lygį, ir pripažindamos abipusio bendradarbiavimo šioje srityje būtinybę;

PRIPAŽINDAMOS, kad padaugėjus komercinių galimybių negali būti mažinami jų taikomi darbo arba su darbu susiję standartai, ir teigdamos, kad svarbu atsižvelgti į socialinį tarptautinės aviacijos aspektą ir į galimybės patekti į rinkas suteikimo poveikį darbo jėgai, įdarbinimui ir darbo sąlygoms;

PAŽYMĖDAMOS, kad tolesnei oro susisiekimo plėtrai užtikrinti svarbu, kad oro susisiekimo sektorius turėtų daugiau galimybių gauti kapitalo;

PRIPAŽINDAMOS potencialią galimybę trečiosioms valstybėms prisijungti prie šio susitarimo užtikrinimo naudą;

NORĖDAMOS sudaryti oro susisiekimo susitarimą, papildantį Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją,

SUSITARĖ:

1 STRAIPSNIS

Tikslas

Šio susitarimo tikslas – sukurti bendrąją aviacijos erdvę tarp Šalių, kuri būtų grindžiama laipsnišku rinkų atvėrimu, oro vežėjų nuosavybės ir kontrolės liberalizavimu, sąžiningomis ir vienodomis konkurencijos sąlygomis, nediskriminavimo principu ir bendromis taisyklėmis, be kita ko, tokiose srityse kaip sauga, saugumas, oro eismo valdymas, socialiniai aspektai ir aplinka. Tuo tikslu šiame susitarime nustatomos taisyklės, kurios Šalims taikomos. Tos taisyklės apima nuostatas, įtvirtintas II priede nurodytais teisės aktais.

2 STRAIPSNIS

Apibrėžtys

Jei nenustatyta kitaip, šiame susitarime vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) Susitarimas – šis susitarimas, visi jo priedai bei priedėliai ir visi jų pakeitimai;
- 2) oro susisiekimas – už atlygį ar nuomos pagrindu visuomenei atskirai arba kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų gabenimo orlaiviais paslaugos, kurios apima reguliariojo ir nereguliuojamo oro susisiekimo paslaugas;

- 3) nacionalinės priklausomybės patvirtinimas – patvirtinimas, kad pagal šį susitarimą oro susisiekimo paslaugas siūlantis oro vežėjas atitinka 4 straipsnyje nustatytus reikalavimus dėl nuosavybės, veiksmingos kontrolės ir pagrindinės verslo vietos;
- 4) tinkamumo patvirtinimas – patvirtinimas, kad pagal šį susitarimą oro susisiekimo paslaugas siūlantis oro vežėjas turi pakankamai finansinių pajėgumų ir valdymo kompetencijos tokioms paslaugoms teikti ir yra pasirengęs laikytis šių paslaugų teikimą reglamentuojančių įstatymų, kitų teisės aktų ir reikalavimų;
- 5) kompetentinga institucija – valdžios įstaiga arba valstybinis subjektas, atsakingas už šiuo susitarimu nustatytų administracinių funkcijų vykdymą;
- 6) Konvencija – 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateikta pasirašyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija ir
 - a) visi pagal jos 94 straipsnio a punktą įsigalioję pakeitimai, kuriuos ratifikavo tiek Armėnija, tiek ES valstybė narė ar ES valstybės narės, priklausomai nuo svarstomo klausimo, ir
 - b) visi pagal jos 90 straipsnį priimti jos priedai ar jų pakeitimai, jei tokie priedai ar pakeitimai bet kuriuo konkrečiu metu galioja tiek Armėnijai, tiek ES valstybei narei ar ES valstybėms narėms, priklausomai nuo svarstomo klausimo;

- 7) visa savikaina – teikiamos paslaugos išlaidos, pridėjus pagrįstas pridėtines administravimo išlaidas;
- 8) tarptautinis oro susisiekimas – daugiau nei per vienos valstybės teritorijos oro erdvę vykdomas oro susisiekimas;
- 9) pagrindinė verslo vieta – Šalies teritorijoje esanti oro vežėjo pagrindinė buveinė arba registruotoji buveinė, kurioje vykdomos pagrindinės oro vežėjo finansinės funkcijos ir veiklos valdymas, įskaitant nuolatinio tinkamumo skraidyti užtikrinimą;
- 10) nekomercinis tūpimas – vykdant oro susisiekimą tūpimas kitais tikslais nei įlaipinti ar išlaipinti keleivius, pakrauti ar iškrauti bagažą, krovinius ar pašto siuntas;
- 11) oro susisiekimo paslaugų kainos – kainos, mokėtinos oro vežėjams, jų atstovams ar kitiems bilietų pardavėjams už keleivių vežimą teikiant oro susisiekimo paslaugą (taip pat už su paslauga susijusį vežimą kitų rūšių transporto priemonėmis), ir šių kainų taikymo sąlygos, įskaitant už agentūros paslaugas ir už kitas papildomas paslaugas siūlomą atlygį ir sąlygas;
- 12) oro susisiekimo paslaugų tarifai – kainos, mokėtinos už krovinių vežimą teikiant oro susisiekimo paslaugą (taip pat už su paslauga susijusį vežimą kitų rūšių transporto priemonėmis), ir šių kainų taikymo sąlygos, įskaitant už agentūros paslaugas ir už kitas papildomas paslaugas siūlomą atlygį ir sąlygas;

- 13) teritorija – Armėnijos atveju: Armėnijos Respublikos teritorija; Europos Sąjungos ir ES valstybių narių atveju: ES valstybių narių sausumos teritorija, vidaus vandenys ir teritorinė jūra, taip pat virš jų esanti oro erdvė, kuriuose taikomos ES sutartys tose ES sutartyse nustatytais sąlygomis;
- 14) naudotojo rinkliava – mokestis, nustatomas oro vežėjams už naudojimąsi oro uostu, oro uosto aplinkos apsaugos, oro navigacijos arba aviacijos saugumo įrenginiais arba paslaugomis, įskaitant kitas susijusias paslaugas ir įrenginius;
- 15) saviteika – situacija, kai oro uosto naudotojas tiesiogiai pats sau teikia vienos arba daugiau kategorijų antžemines paslaugas ir nėra sudaręs sutarties su trečiaja šalimi dėl tokių paslaugų teikimo; taikant šią apibrėžtį vienas kitam paslaugas teikiantys oro uosto naudotojai trečiosiomis šalimis nelaikomi, jeigu:
 - a) vienam iš jų priklauso kito kontrolinis akcijų paketas, arba
 - b) kiekvieno iš jų kontrolinį akcijų paketą turi vienas subjektas;
- 16) teisė naudotis penktąja laisve – vienos valstybės (teisę suteikiančios valstybės) kitos valstybės (teisę įgyjančios valstybės) oro vežėjams suteikta teisė arba privilegija teikti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas tarp teisę suteikusios valstybės teritorijos ir trečiosios valstybės teritorijos su sąlyga, kad tokios paslaugos būtų pradėdamos arba baigiamos teikti teisę įgijusios valstybės teritorijoje;
- 17) trečioji valstybė – valstybė, kuri nėra ES valstybė narė ar Armėnija.

I ANTRAŠTINĖ DALIS

EKONOMINĖS NUOSTATOS

3 STRAIPSNIS

Teisių suteikimas

1. Šiame straipsnyje išdėstytoms teisėms taikomos šio susitarimo I priede pateiktos pereinamojo laikotarpio nuostatos.

Skrydžių teisės ir maršrutų planas

2. Šalis kitai Šaliai suteikia toliau nurodytas teises, kuriomis, laikydamiesi nediskriminavimo principo, gali naudotis pastarosios Šalies oro vežėjai teikdami tarptautinio oro susisiekimo paslaugas:

- a) teisę netupiant perskristi jos teritoriją;
- b) teisę į nekomercinį tūpimą jos teritorijoje;

c) teisę teikti tarptautines reguliariojo ir nereguliuojamo keleivių, bendro keleivių ir krovinių ir tik krovinių vežimo oru paslaugas tarp punktų¹ tokiais maršrutais:

i) Europos Sąjungos oro vežėjų atveju:

Europos Sąjungoje esantys punktai – tarpiniai punktai, esantys Europos kaimynystės politikos partnerių², Daugiašalio susitarimo dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės sukūrimo³ šalių arba Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybių narių⁴ teritorijose, – Armėnijoje esantys punktai – kitose teritorijose esantys punktai;

¹ Šiame straipsnyje punktai – tarptautiniu mastu pripažinti oro uostai.

² Žr. 2003 m. birželio 16 d. Tarybos išvadas, priimtas drauge su 2004 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikatu dėl Europos kaimynystės politikos, patvirtintu 2004 m. birželio 14 d. Tarybos išvadomis.

³ Europos bendrijos bei jos valstybių narių, Albanijos Respublikos, Bosnijos ir Hercegovinos, Bulgarijos Respublikos, buvusiosios Jugoslavijos Respublikos Makedonijos, Islandijos Respublikos, Juodkalnijos Respublikos, Kroatijos Respublikos, Norvegijos Karalystės, Rumunijos, Serbijos Respublikos ir Jungtinių Tautų laikinosios administracijos misijos Kosove (¹) daugiašalis susitarimas dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės sukūrimo (ES OL L 285, 2006 10 16, p. 3) (¹ Pagal 1999 m. birželio 10 d. JT Saugumo Tarybos rezoliuciją 1244).

⁴ Islandijos Respublikos, Lichtenšteino Kunigaikštystės, Norvegijos Karalystės ir Šveicarijos Konfederacijos.

ii) Armėnijos oro vežėjų atveju:

Armėnijoje esantys punktai – tarpiniai punktai, esantys Europos kaimynystės politikos partnerių, Daugiašalio susitarimo dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės sukūrimo šalių arba Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybių narių teritorijose, – Europos Sąjungoje esantys punktai;

d) kitas šiame susitarime nustatytas teises.

Veiklos sąlygų lankstumas

3. Šalių oro vežėjai gali savo nuožiūra kai kuriuos arba visus skrydžius 2 dalyje nurodytais maršrutais vykdyti taip:

a) vykdyti bet kuria viena arba abiem kryptimis;

b) skirtingus skrydžių numerius jungti į vienu orlaiviu vykdomą skrydį;

c) vykdyti skrydžius į tarpinius punktus ir kitose teritorijose esančius punktus, taip pat į Šalių teritorijose esančius punktus bet kuria tvarka ir pasirinkus bet kokį jų derinį, kaip nustatyta 2 dalyje;

d) netūpti tam tikrame punkte ar punktuose;

- e) bet kuriame punkte perlaipinti keleivius ir perkrauti krovinius iš bet kurio jiems priklausančio orlaivio į bet kurį kitą jiems priklausančią orlaivį (keleivių perlaipinimas ar krovinių perkrovimas į kitos talpos orlaivį);
- f) trumpam nutūpti bet kuriame kurios nors Šalies teritorijoje arba už jos ribų esančiame punkte;
- g) vežti tranzitu keleivius ar krovinius per kitos Šalies teritoriją;
- h) jungti keleivių ir krovinių srautus į vieną orlaivį nepaisant jų kilmės vietos, ir
- i) vykdant vieną skrydį naudotis daugiau nei vienu punktu (terminalų susiejimas, angl. *co-terminalisation*).

Šioje dalyje numatytas veiklos sąlygų lankstumas gali būti įgyvendinamas be krypties ar geografinių apribojimų ir neprarandant teisės vykdyti skrydžius, kurie kitais atvejais yra leidžiami pagal šį susitarimą, su sąlyga, kad:

- a) Armėnijos oro vežėjų paslaugos apimtų Armėnijoje esantį punktą;
- b) Europos Sąjungos oro vežėjų paslaugos apimtų Europos Sąjungoje esantį punktą.

4. Šalys oro vežėjams leidžia, atsižvelgiant į komercines rinkos sąlygas, spręsti dėl savo siūlomų tarptautinių oro susisiekimo paslaugų teikimo dažnumo ir keleivių vietų skaičiaus. Pripažindamos šią teisę, Šalys negali vienašališkai riboti keleivių skaičiaus ar krovinių kiekio, skrydžių dažnumo ar reguliarumo, maršrutų, keleivių ir krovinių kilmės arba paskirties vietų arba nustatyti, kokio tipo ar tipų orlaivius gali naudoti kitos Šalies oro vežėjai, nebent tai būtų daroma su muitine susijusiais tikslais, dėl techninių, eksploatacinių, oro eismo valdymo saugos, aplinkos ar sveikatos apsaugos priežasčių arba dėl to, kad šiame susitarime numatyta kitaip.

5. Šalių oro vežėjai gali vykdyti skrydžius, įskaitant skrydžius pagal bendro kodo susitarimus, į bet kurį trečiojoje valstybėje esantį punktą, kuris nėra įtrauktas į nustatytuosius maršrutus, su sąlyga, kad jie nesinaudoja penktosios laisvės teisėmis.

6. Jokia šio susitarimo nuostata:

- a) Armėnijos oro vežėjams nesuteikiama teisė kurioje nors ES valstybėje narėje į orlaivį įlaipinti keleivius ar pakrauti bagažą, krovinius arba pašto siuntas, kurie vežami už atlygį į kitą punktą toje pačioje ES valstybėje narėje;
- b) Europos Sąjungos oro vežėjams nesuteikiama teisė Armėnijoje į orlaivį įlaipinti keleivius ar pakrauti bagažą, krovinius arba pašto siuntas, kurie vežami už atlygį į kitą punktą Armėnijoje.

7. Pagal šį susitarimą naudodamosi savo teisėmis ir vykdydamos įsipareigojimus Šalys užtikrina, kad tarp kitos Šalies oro vežėjų nebūtų jokios formos diskriminacijos, ypač dėl nacionalinės priklausomybės.

8. Nepaisant kitų šio susitarimo nuostatų, Šalys turi teisę atsisakyti vykdyti tarptautinį oro susisiekimą į trečiąją valstybę, su kuria nepalaiko diplomatinių santykių, iš jos arba per jos teritoriją.

4 STRAIPSNIS

Leidimas vykdyti oro susisiekimą ir techninis leidimas

1. Gavusi kitos Šalies oro vežėjo paraišką dėl leidimo vykdyti oro susisiekimą Šalis kuo greičiau atlieka procedūras ir suteikia atitinkamus leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus su sąlyga, kad:

a) Armėnijos oro vežėjo atveju:

- i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta yra Armėnijoje ir šis oro vežėjas turi pagal Armėnijos teisę galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;
- ii) išdavusi oro vežėjo pažymėjimą Armėnija vykdo faktinę oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolę ir atitinkama kompetentinga institucija yra aiškiai nurodyta, ir
- iii) jeigu pagal 6 straipsnį nenustatyta kitaip, oro vežėjas tiesiogiai arba per kontrolinį akcijų paketą nuosavybės teise priklauso Armėnijai ir (arba) jos piliečiams ir yra faktiškai jos ir (arba) jų kontroliuojamas;

b) Europos Sąjungos oro vežėjo atveju:

- i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta yra Europos Sąjungos teritorijoje ir jis turi pagal Europos Sąjungos teisę galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;
- ii) už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga ES valstybė narė vykdo ir užtikrina faktinę oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolę ir atitinkama kompetentinga institucija yra aiškiai nurodyta, ir
- iii) jei pagal 6 straipsnį nenustatyta kitaip, oro vežėjas tiesiogiai arba per kontrolinį akcijų paketą nuosavybės teise priklauso vienai ar daugiau ES ar Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybei narei ar valstybėms narėms arba jos (jų) piliečiams ir faktiškai yra jos (jų) piliečių kontroliuojamas;

c) laikomasi 14 ir 15 straipsnių, ir

d) oro vežėjas atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias paraišką svarstanti Šalis paprastai taiko tarptautiniam oro susisiekimui.

2. Suteikdama leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus kiekviena Šalis visiems kitos Šalies oro vežėjams taiko nediskriminacines sąlygas.

3. Šalis, gavusi kitos Šalies oro vežėjo paraišką dėl leidimo vykdyti oro susisiekimą, pripažįsta pastarosios Šalies suteiktą to oro vežėjo tinkamumo arba nacionalinės priklausomybės patvirtinimą kaip savo pačios kompetentingų institucijų suteiktą patvirtinimą ir išsamiau šių klausimų nenagrinėja, išskyrus antroje ir trečioje pastraipose numatytus atvejus.

Jeigu po to, kai buvo gauta oro vežėjo paraiška dėl leidimo vykdyti oro susisiekimą arba suteiktas toks leidimas, paraišką gavusios Šalies kompetentingos institucijos turi konkretų įtarimą, kad, nepaisant kitos Šalies suteikto patvirtinimo, kuris nors 1 dalyje nustatytas leidimų vykdyti oro susisiekimą arba techninių leidimų suteikimo reikalavimas yra netenkinamas, paraišką gavusi Šalis turi nedelsdama apie įtarimą informuoti kitą Šalį ir nurodyti pagrindas jo priežastis. Tokiu atveju bet kuri Šalis gali prašyti konsultacijų, kuriose gali dalyvauti Šalių kompetentingų institucijų atstovai, arba su įtarimu susijusios papildomos informacijos, o prašymai dėl konsultacijų turi būti patenkinami kiek praktiškai įmanoma greičiau. Jei klausimo išspręsti nepavyksta, bet kuri Šalis gali klausimą perduoti 23 straipsnyje nurodytam Jungtiniam komitetui (toliau – Jungtinis komitetas).

Ši dalis neapima saugos sertifikatų ir licencijų, saugumo priemonių ir draudimo apsaugos patvirtinimo pripažinimo.

5 STRAIPSNIS

Atsisakymas išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą ir techninį leidimą, jo atšaukimas, galiojimo sustabdymas ar apribojimas

1. Bet kuri Šalis gali atsisakyti išduoti ar atšaukti kitos Šalies oro vežėjui išduotą leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, sustabdyti jo galiojimą, nustatyti jo naudojimo sąlygas ar apriboti jo naudojimą arba kitaip atsisakyti pripažinti, sustabdyti ar apriboti kitos Šalies oro vežėjo veiklą ar nustatyti jos vykdymo sąlygas, jei:

a) Armėnijos oro vežėjo atveju:

- i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta nėra Armėnijoje arba šis oro vežėjas neturi pagal Armėnijos teisę galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą;
- ii) Armėnija, kuri yra atsakinga už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą, nevykdo ar neužtikrina faktinės oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolės arba nėra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija, arba
- iii) jei 6 straipsnyje nenustatyta kitaip, oro vežėjas tiesiogiai ar per kontrolinį akcijų paketą nuosavybės teise nepriklauso Armėnijai ir (arba) jos piliečiams arba nėra jos ir (arba) jų faktiškai kontroliuojamas;

- b) Europos Sąjungos oro vežėjo atveju:
- i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta nėra Europos Sąjungos teritorijoje arba jis neturi pagal Europos Sąjungos teisę galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą;
 - ii) už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga ES valstybė narė nevykdo ar neužtikrina faktinės oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolės arba nėra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija, arba
 - iii) jei 6 straipsnyje nenustatyta kitaip, oro vežėjas tiesiogiai ar per kontrolinį akcijų paketą nuosavybės teise nepriklauso ES ar Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybei narei ar valstybėms narėms ir (arba) jos (jų) piliečiams arba nėra tos (tų) valstybės (-ių) narės (-ių) ir (arba) jos (jų) piliečių faktiškai kontroliuojamas;
- c) nesilaikoma 8, 14 ir 15 straipsnių, arba
- d) oro vežėjas nesilaiko 7 straipsnyje nurodytų įstatymų ir kitų teisės aktų arba įstatymų ir kitų teisės aktų, kuriuos tarptautinio oro susisiekimo veiklai paprastai taiko paraišką svarstanti Šalis.

2. Šiuo straipsniu nustatytomis teisėmis naudojamosi tik po konsultacijų su kita Šalimi, nebent nedelsiant būtina imtis priemonių siekiant užkirsti kelią kitiems 1 dalies c arba d punkto pažeidimams.

3. Šiuo straipsniu neapribojama nė vienos Šalies teisė pagal 14 arba 15 straipsnį atsisakyti išduoti kitos Šalies oro vežėjui ar oro vežėjams leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, jį atšaukti, sustabdyti jo galiojimą, nustatyti jo naudojimo sąlygas arba apriboti jo naudojimą.

6 STRAIPSNIS

Investicijos į oro vežėjus

1. Nepaisant 4 ir 5 straipsnių, Jungtiniam komitetui pagal 23 straipsnio 8 dalį patvirtinus, kad pagal savo nacionalinę teisę kiekviena Šalis arba jos piliečiai gali įgyti kontrolinį kitos Šalies oro vežėjo akcijų paketą arba faktinę jo kontrolę, Šalys gali leisti ES valstybėms narėms arba jų piliečiams turėti Armėnijos oro vežėjų kontrolinius akcijų paketus arba faktinę kontrolę arba Armėnijai arba jos piliečiams turėti Europos Sąjungos oro vežėjų kontrolinius akcijų paketus arba faktinę kontrolę pagal šio straipsnio 2 dalį.

2. Atsižvelgiant į šio straipsnio 1 dalį, Jungtinis komitetas pagal 23 straipsnio 2 dalį gali savo išankstiniu atskiru sprendimu leisti Šalių arba jų piliečių investicijas į oro vežėjus.

Tame sprendime nustatomos sąlygos, taikomos pagal šį susitarimą teikiamoms sutartoms susisiekimo paslaugoms ir susisiekimo tarp trečiųjų valstybių ir Šalių paslaugoms. 23 straipsnio 11 dalis šiam sprendimui netaikoma.

7 STRAIPSNIS

Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

1. Kai Šalies oro vežėjo orlaivis įskrenda į kitos Šalies teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, tas oro vežėjas laikosi įstatymų ir kitų teisės aktų, kurie toje teritorijoje taikomi tarptautinį oro susisiekimą vykdančio orlaivio įskridimui į ją, jo naudojimui joje ar išskridimui iš jos.
2. Kai Šalies oro vežėjo orlaivis įskrenda į kitos Šalies teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, to oro vežėjo keleiviams, įgulai ar jų vardu veikiantiems asmenims, taip pat bagažui, kroviniams ir pašto siuntoms galioja įstatymai ir kiti teisės aktai, kurie toje teritorijoje taikomi keleivių ir įgulos atvykimui ir bagažo, krovinių arba pašto siuntų įvežimui orlaiviu į jos teritoriją, jų buvimui joje arba jų išvykimui ir išvežimui iš jos (įskaitant įvažiavimui, patikrinimui, imigracijai, pasams, muitinei ir karantinui taikomus teisės aktus, o kai vežamos pašto siuntos – pašto teisės aktus).
3. Šalys savo teritorijoje leidžia kitos Šalies oro vežėjams imtis priemonių užtikrinti, kad būtų vežami tik tie asmenys, kurie turi kelionės dokumentus, suteikiančius teisę patekti į tos kitos Šalies teritoriją arba kirsti ją tranzitu.

8 STRAIPSNIS

Sąžininga konkurencija

1. Šalys patvirtina, kad jų bendras tikslas yra oro susisiekimo paslaugas teikiančioms abiejų Šalių bendrovėms užtikrinti sąžiningą ir konkurencingą aplinką ir sąžiningas bei lygias galimybes konkuruoti konkrečiais maršrutais teikiant sutartas paslaugas. Todėl Šalys imasi visų būtinų priemonių siekdamas užtikrinti visišką šio tikslo įgyvendinimą.
2. Šalys patvirtina, kad laisva, sąžininga ir neiškreipta konkurencija yra svarbi siekiant įgyvendinti šio susitarimo tikslus, ir pažymi, kad norint veiksmingai teikti oro susisiekimo paslaugas reikalingi išsamūs konkurencijos įstatymai ir nepriklausoma konkurencijos institucija ir būtina patikimai ir veiksmingai užtikrinti Šalių atitinkamų konkurencijos įstatymų laikymąsi. Šalių jurisdikcijai priklausančių oro vežėjų veiklai taikomi su šiame straipsnyje aptariamais klausimais susiję atitinkamos Šalies konkurencijos įstatymai su reguliariais pakeitimais. Šalys siekia bendro tikslo – konkurencijos teisės suderinamumo ir konvergencijos ir veiksmingo jos taikymo. Jos ketina prireikus tinkamai bendradarbiauti veiksmingai taikant konkurencijos teisę, be kita ko, leisdamos atitinkamoms savo bendrovėms ar kitiems nacionaliniams subjektams laikantis nacionalinių taisyklių ir jurisprudencijos atskleisti informaciją, susijusią su konkurencijos teisės veiksmiais, vykdomais kitos Šalies konkurencijos institucijų.

3. Jokia šio susitarimo nuostata nėra niekaip veikiama, ribojama ar silpninama nei vienos Šalies konkurencijos institucijų arba teismų (ar Europos Komisijos) įtaka ar įgaliojimai, o visi klausimai, susiję su konkurencijos teisės vykdymo užtikrinimu, ir toliau priklauso išimtinai tų institucijų ir teismų kompetencijai. Todėl jokie veiksmai, kurių Šalis imasi pagal šį straipsnį, nedaro poveikio jokiems galimiems tų institucijų ir teismų veiksams.

4. Už visus pagal šį straipsnį vykdomus veiksmus išimtinai atsako Šalys ir jie gali būti skirti tik kitai Šaliai arba bendrovėms, teikiančioms oro transporto į Šalis ir (arba) iš jų paslaugas. Tokiems veiksams netaikoma 24 straipsnyje numatyta ginčų sprendimo procedūra.

5. Šalys panaikina visų formų diskriminaciją ir nesąžiningą praktiką, kuri galėtų neigiamai paveikti sąžiningas ir lygias bendrovių, dalyvaujančių teikiant kitos Šalies oro susisiekimo paslaugas, galimybes konkuruoti teikiant tokias paslaugas.

6. Šalis neskiria ir neleidžia skirti viešųjų subsidijų nei vienai bendrovei ir neremia nei vienos bendrovės, jei tos subsidijos ar parama gali smarkiai neigiamai paveikti sąžiningas ir lygias kitos Šalies bendrovių galimybes konkuruoti teikiant oro susisiekimo paslaugas. Tokios viešosios subsidijos arba parama gali, be kita ko, apimti kryžminį subsidijavimą, veiklos nuostolių kompensavimą, kapitalo atsargas, dotacijas, garantijas, paskolas arba draudimą lengvatinėmis sąlygomis, apsaugą nuo bankroto, mokėtinų sumų susigrąžinimo atsisakymą, įprasto investuotų viešųjų lėšų susigrąžinimo atsisakymą, mokesčių sumažinimą arba atleidimą nuo jų, valdžios institucijų nustatytų piniginių prievolių kompensaciją ir diskriminacinę arba nekomercinę prieigą prie oro navigacijos arba oro uostų įrenginių ir paslaugų, degalų, antžeminių paslaugų, saugumo paslaugų, kompiuterinių rezervavimo sistemų, laiko tarpsnių paskirstymo paslaugų ir kitų susijusių oro susisiekimo paslaugoms teikti būtinų įrenginių ir paslaugų.

7. Jei Šalis teikia viešąsias subsidijas arba paramą bendrovei, ji užtikrina priemonės skaidrumą visais tinkamais būdais, tarp kurių gali būti reikalavimas, kad bendrovė subsidiją ar paramą aiškiai išskirtų savo apskaitoje.

8. Šalis kitai Šaliai jos prašymu per pagrįstą laikotarpį pateikia su savo jurisdikcijai priklausančiais subjektais susijusias finansines ataskaitas ir visą kitą informaciją, kurios pagrindais gali prašyti kita Šalis siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi šio straipsnio nuostatų. Tai gali apimti išsamią informaciją, susijusią su subsidijomis arba parama. Gali būti reikalaujama, kad tokios informacijos prašanti Šalis ją tvarkytų laikydamasi konfidencialumo.

9. Nedarant poveikio jokiems veiksams, kurių ėmėsi atitinkama konkurencijos institucija arba teismas 5 ir 6 dalyse nurodytų taisyklių laikymuisi užtikrinti:

- a) jei Šalis nustato, kad bendrovė yra diskriminuojama arba jos atžvilgiu yra vykdoma nesąžininga praktika pažeidžiant 5 arba 6 dalį, ir tai galima įrodyti, ji gali kitai Šaliai raštu pateikti atitinkamas pastabas. Informavusi kitą Šalį, Šalis taip pat gali kreiptis į kitos Šalies teritorijoje veikiančius atsakingus valdžios subjektus, įskaitant centro, regiono, provincijos ar vietos lygmens subjektus, kad aptartų su šiuo straipsniu susijusius klausimus. Be to, siekdama išspręsti problemą Šalis šiuo klausimu gali prašyti konsultacijų su kita Šalimi. Tokios konsultacijos surengiamos ne vėliau kaip per 30 dienų nuo prašymo gavimo dienos. Tuo tarpu Šalys keičiasi pakankama informacija, kad galėtų visapusiškai išnagrinėti vienos iš Šalių iškeltą klausimą;
- b) jei Šalims nepavyksta išspręsti klausimo konsultacijų būdu per 30 dienų nuo jų pradžios arba jei konsultacijos nepradedamos per 30 dienų nuo prašymo, susijusio su įtariamu 5 arba 6 dalies pažeidimu, gavimo, konsultacijų prašiusi Šalis turi teisę sustabdyti šiame susitarime nurodytų teisių galiojimą atitinkamoms kitos Šalies bendrovėms atsisakydama išduoti ar atšaukdama leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą ar sustabdydama jo galiojimą arba nustatyti tokias naudojimosi šiomis teisėmis sąlygas, kurias mano esant būtinas, įvesti mokesčius arba imtis kitų veiksmų. Visi veiksmai, kurių imamasi remiantis šia dalimi, turi būti tinkami, proporcingi ir jų mastas bei trukmė neturi viršyti to, kas yra griežtai būtina.

10. Laikydamosi 2 dalies kiekviena Šalis veiksmingai taiko antimonopolinius įstatymus ir draudžia bendrovėms:

- a) kartu su kitomis bendrovėmis sudaryti susitarimus, priimti sprendimus arba imtis suderintų veiksmų, kurie gali turėti poveikį oro transporto į tą Šalį ir (arba) iš jos paslaugoms ir kurių tikslas arba rezultatas yra kelio užkirtimas konkurencijai, jos ribojimas arba iškreipimas. Šis draudimas gali būti paskelbtas netaikomu, jei minėtais susitarimais, sprendimais ar veiksmais padedama gerinti paslaugų kūrimą ir sklaidą arba remti techninę ar ekonominę pažangą, sudarant sąlygas vartotojams gauti sąžiningą naudos dalį, ir jais: i) atitinkamoms bendrovėms nenustatoma jokių apribojimų, nebūtinų šiems tikslams pasiekti, ii) tokioms bendrovėms nesuteikiama galimybė panaikinti konkurencijos didelei daliai atitinkamų paslaugų, ir
- b) nepiktnaudžiaujama dominuojančia padėtimi tokiu būdu, kuris gali turėti poveikį oro transporto į tą Šalį ir (arba) iš jos paslaugoms.

11. Šalys 10 dalyje nurodytų antimonopolinių taisyklių taikymą patiki išimtinai savo atitinkamai nepriklausomai konkurencijos institucijai arba teismui.

12. Nedarant poveikio 10 dalyje nurodytų taisyklių laikymosi užtikrinimo veiksams, kurių imasi atitinkama konkurencijos institucija arba teismas, jei Šalis nustato, kad bendrovė yra nukentėjusi nuo įtariamo 10 dalies pažeidimo, ir tai gali įrodyti, ji gali raštu kitai Šaliai pateikti atitinkamas pastabas. Informavusi kitą Šalį, Šalis taip pat gali kreiptis į kitos Šalies teritorijoje veikiančius atsakingus valdžios subjektus, įskaitant centro, regiono, provincijos ar vietos lygmens subjektus, kad aptartų su šiuo straipsniu susijusius klausimus. Be to, siekdama išspręsti problemą Šalis šiuo klausimu gali prašyti konsultacijų su kita Šalimi. Tokios konsultacijos surengiamos ne vėliau kaip per 30 dienų nuo prašymo gavimo dienos. Tuo tarpu Šalys keičiasi pakankama informacija, kad galėtų visapusiškai išnagrinėti vienos iš Šalių iškeltą klausimą.

13. Jei Šalims nepavyksta išspręsti klausimo konsultacijų būdu per 30 dienų nuo jų pradžios arba jei konsultacijos nepradedamos per 30 dienų nuo prašymo, susijusio su įtariamu 10 dalies pažeidimu, gavimo, su sąlyga, kad atitinkama kompetentinga konkurencijos institucija arba teismas nustatė antimonopolinių taisyklių pažeidimą, konsultacijų prašiusi Šalis turi teisę sustabdyti šiame susitarime nustatytų teisių galiojimą atitinkamoms kitos Šalies bendrovėms atsisakydama išduoti ar atšaukdama leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą ar sustabdydama jo galiojimą arba nustatyti tokias naudojimosi šiomis teisėmis sąlygas, kurias mano esant būtinas, įvesti mokesčius arba imtis kitų veiksmų. Visi veiksmai, kurių imamasi remiantis šia dalimi, turi būti tinkami, proporcingi ir jų mastas bei trukmė neturi viršyti to, kas yra griežtai būtina.

9 STRAIPSNIS

Komercinės galimybės

1. Atsižvelgdamos į I priede išdėstytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo A dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.
2. Šalys sutaria, kad komercinės veiklos vykdytojams kylančios kliūtys vykdyti veiklą trukdytų gauti šiuo susitarimu siekiamos naudos. Todėl Šalys įsipareigoja abipusiai veiksmingai šalinti abiejų Šalių komercinės veiklos vykdytojams kylančias kliūtis vykdyti veiklą, jei tokios kliūtys gali trukdyti vykdyti komercinę veiklą, iškreipti konkurenciją arba daryti poveikį lygioms galimybėms konkuruoti.
3. Nereikalaujama, kad Šalių oro vežėjai turėtų vietinį rėmėją.
4. Jungtinis komitetas parengia bendradarbiavimo veiklos vykdymo ir komercinių galimybių klausimais tvarką, stebi, kaip veiksmingai šalinamos komercinės veiklos vykdytojams kylančios kliūtys vykdyti veiklą, ir reguliariai apžvelgia pokyčius, įskaitant tuos, dėl kurių reikėtų priimti teisės aktų ir reguliavimo pakeitimus. Siekdama aptarti su šio straipsnio **taikymu susijusius klausimus**, Šalis pagal 23 straipsnį gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį.

5. Šalies oro vežėjai turi teisę kitos Šalies teritorijoje laisvai steigti biurus ir statyti įrenginius, jei tokie biurai ir įrenginiai reikalingi oro susisiekimo paslaugoms teikti ir toms paslaugoms bei susijusios veiklos paslaugoms reklamuoti ir parduoti, įskaitant teisę parduoti ir išduoti bilietus arba oro transporto važtaraščius – tiek savo, tiek kitų oro vežėjų.

6. Kiekvienos Šalies oro vežėjai, laikydamiesi su įvažiavimu, gyvenamąja vieta ir įdarbinimu susijusių kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, turi teisę į kitos Šalies teritoriją įvežti ir joje išlaikyti darbuotojus, atsakingus už vadovavimą, pardavimą, techninius klausimus ir veiklą, taip pat kitus specialistus, kurių reikia, kad būtų užtikrintas oro susisiekimo paslaugų teikimas. Abi Šalys, vadovaudamosi atitinkamais galiojančiais įstatymais ir kitais teisės aktais, prirėikus palengvina ir pagreitina darbo leidimų išdavimą pagal šią dalį biuruose įdarbinamiems darbuotojams, įskaitant tam tikras laikinas pareigas ne ilgiau kaip 90 dienų einančius darbuotojus.

7. Nedarant poveikio antros pastraipos taikymui, kiekvienas oro vežėjas ryšium su antžeminėmis paslaugomis kitos Šalies teritorijoje turi teisę:

- a) pats sau teikti antžemines paslaugas (saviteika), arba
- b) rinktis iš konkuruojančių paslaugų teikėjų, įskaitant kitus oro vežėjus, teikiančių visas ar kai kurias antžemines paslaugas, jei tokiems paslaugų teikėjams leidžiama patekti į rinką pagal Šalių įstatymus ir kitus teisės aktus ir jei tokių paslaugų teikėjų rinkoje yra.

Pirmos pastraipos a ir b punktuose nustatytos teisės yra ribojamos tik dėl specifinių turimos vietos arba talpos reikalavimų, kylančių dėl poreikio užtikrinti saugų oro uosto darbą. Jei tokie ribojimai varžo saviteiką, užkerta jai kelią arba jai trukdo ir jei nėra veiksmingos antžeminių paslaugų teikėjų konkurencijos, atitinkama Šalis užtikrina, kad visos tokios paslaugos visiems oro vežėjams būtų prieinamos vienodomis ir tinkamomis sąlygomis; tokių paslaugų teikimo kainos nustatomos remiantis atitinkamais objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

8. Antžeminių paslaugų teikėjai – tiek oro vežėjai, tiek kiti – turi teisę kitos Šalies teritorijoje antžemines paslaugas teikti tame pačiame oro uoste veiklą vykdančiams oro vežėjams, jei tai leidžiama ir atitinka galiojančius įstatymus ir kitus teisės aktus.

9. Šalys užtikrina, kad laiko tarpų paskirstymo jų teritorijoje esančiuose oro uostuose taisyklės, gairės ir procedūros būtų taikomos nešališkai, skaidriai, veiksmingai, nediskriminuojant ir laiku.

10. Šalis gali prašyti informuoti apie oro susisiekimo paslaugų, teikiamų pagal šį susitarimą, veiklos planus, programas arba tvarkaraščius, tačiau tik informacijos tikslais, kad būtų galima patikrinti, ar užtikrinamos šiuo susitarimu suteiktos teisės. Prašydama pateikti tokią informaciją, Šalis užtikrina, kad kitos Šalies oro susisiekimo paslaugų tarpininkams ir oro vežėjams tenkanti su informacijos teikimo reikalavimais ir procedūromis susijusi administracinė našta būtų kuo mažesnė.

11. Šalių oro vežėjai kitos Šalies teritorijoje oro susisiekimo ir susijusias paslaugas gali parduoti tiesiogiai arba savo nuožiūra naudodamiesi pardavimo atstovų ar kitų oro vežėjo paskirtų tarpininkų paslaugomis, internetu arba kitais galimais kanalais. Visi oro vežėjai turi teisę parduoti tokias susisiekimo ir susijusias paslaugas, o visi asmenys gali nevaržomi jas pirkti atsiskaitydami toje teritorijoje naudojama arba laisvai konvertuojama valiuta.

12. Šalių oro vežėjams leidžiama kitos Šalies teritorijoje patiriamas išlaidas, įskaitant išlaidas už degalus ir oro uosto mokesčius, padengti vietos valiuta. Šalių oro vežėjai tokias kitos Šalies teritorijoje patirtas išlaidas gali savo nuožiūra padengti laisvai konvertuojama valiuta pagal rinkos valiutos kursą.

13. Oro vežėjai turi teisę, pateikę prašymą, vietoje gautas pajamas konvertuoti į bet kurią laisvai konvertuojamą valiutą ir visada visais būdais pervesti iš kitos Šalies teritorijos į pasirinktą valstybę. Pajamų konvertavimas ir pervedimas leidžiamas nedelsiant, be apribojimų ar apmokestinimo, taikant valiutos kursą, kuris galioja einamosioms operacijoms ir perlaidoms tą dieną, kai vežėjas pateikia pirminę pinigų perlaidos paraišką, ir jam netaikomi jokie mokesčiai, išskyrus įprastinius už tokį konvertavimą ir pervedimą taikomus bankų mokesčius.

14. Teikdami paslaugas arba užtikrindami paslaugų teikimą pagal šį susitarimą, Šalių oro vežėjai gali sudaryti bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pavyzdžiui, grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimus su:

- a) bet kuriuo Šalių oro vežėju ar vežėjais;
- b) bet kuriuo trečiųjų valstybių oro vežėju ar vežėjais, ir
- c) bet kurios valstybės antžeminio (sausumos arba jūrų) susisiekimo paslaugų teikėju,

su sąlyga, kad i) skrydžius vykdančios oro vežėjai turi atitinkamas skrydžių teises, ii) bilietus parduodančios oro vežėjai turi atitinkamas teises teikti paslaugas atitinkamu maršrutu ir iii) susitarimai atitinka tokiems susitarimams įprastai keliamus saugos ir konkurencijos reikalavimus.

15. Jeigu keleiviai skraidinami pagal bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pirkėjui pardavimo vietoje ar bet koku atveju registruojantis skrydžiui arba, jei skrydis jungiamasis ir registruotis nereikia, prieš jį įlaipinant pranešama, kuris vežėjas ir kurioje kelionės atkarpoje teiks susisiekimo paslaugas.

16. Įstatymai ir kiti teisės aktai, kuriais reglamentuojamas oro susisiekimas, keleivius vežantiems antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjams neturi būti taikomi tik dėl to, kad tokias antžeminio susisiekimo paslaugas savo vardu teikia oro vežėjas.

17. Nepaisant kitų šio susitarimo nuostatų, Šalių oro vežėjams ir netiesioginiams krovinių vežimo paslaugų teikėjams leidžiama kartu su tarptautinio oro susisiekimo paslaugomis be apribojimų vežti krovinius bet kuriomis antžeminio transporto priemonėmis į bet kurį Šalių ar trečiųjų valstybių teritorijoje esantį punktą ir iš jo (įskaitant vežimą į visus tarptautiniu mastu pripažintus oro uostus, kuriuose yra muitinės, ir iš jų) ir, jei taikoma, jie turi teisę laikydamiesi taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų vežti krovinius, už kuriuos nesumokėtas maito mokestis. Užtikrinama, kad vežant tokius krovinius antžeminiu ar oro transportu juos būtų galima tikrinti oro uosto muitinėje ir naudotis muitinės paslaugomis. Oro vežėjai gali antžeminiu transportu krovinius vežti patys arba sudaryti susitarimus su kitais antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjais, pagal kuriuos, be kita ko, krovinius antžeminiu transportu gali vežti kiti oro vežėjai ir netiesioginiai krovinių vežimo oro transportu paslaugų teikėjai. Tokios krovinių vežimo įvairiarūšių transportu paslaugos gali būti teikiamos kartu, taikant bendrą kainą už vežimą oro ir antžeminiu transportu, su sąlyga, kad krovinių siuntėjai tinkamai informuojami apie vežimo procesą.

18. Šalių oro vežėjai turi teisę sudaryti frančizės arba registruotojo pavadinimo naudojimo susitarimus su kitos Šalies arba trečiųjų valstybių bendrovėmis, įskaitant oro vežėjus, su sąlyga, kad oro vežėjai turi reikiamus įgaliojimus ir atitinka reikalavimus, nustatytus tokiems susitarimams įprastai taikomuose Šalių įstatymuose ir kituose teisės aktuose, visų pirma tuose, pagal kuriuos reikalaujama nurodyti paslaugą teikiančio oro vežėjo tapatybę.

19. Šalių oro vežėjai gali sudaryti susitarimus dėl orlaivio (su įgula ar be jos) suteikimo tarptautinio oro susisiekimo paslaugoms teikti su:

- a) bet kuriuo Šalių oro vežėju ar vežėjais, ir
- b) bet kuriuo trečiųjų valstybių oro vežėju ar vežėjais,

su sąlyga, kad visos tokių susitarimų šalys turi atitinkamus įgaliojimus ir atitinka tokiems susitarimams taikomuose atitinkamuose Šalių įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas sąlygas. Šalys nereikalauja, kad orlaivį suteikiantis oro vežėjas turėtų šiame susitarime nustatytas skrydžių teises maršrutams, kuriais bus naudojamas orlaivis. Šalys gali reikalauti, kad tuos susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos. Jei Šalis reikalauja tokio patvirtinimo, ji užtikrina, kad oro vežėjui tenkanti patvirtinimo procedūrų administracinė našta būtų kuo mažesnė.

10 STRAIPSNIS

Muitai ir mokesčiai

1. Kai Šalies oro vežėjų naudojamas orlaivis, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, atskrenda į kitos Šalies teritoriją, jo įprastinei įrangai, degalams, tepalams, vartoti skirtiems techniniams reikmenims, antžeminei įrangai, atsarginėms dalims (įskaitant variklius), orlaivio atsargoms (įskaitant maistą, nealkoholinius ir alkoholinius gėrimus, tabaką ir kitus keleiviams ribotais kiekiais parduoti arba naudoti skrydžio metu skirtus produktus) ir kitiems gaminiams, skirtiems naudoti ar naudojamiems tik orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, eksploatavimo arba aptarnavimo tikslais, laikantis abipusiškumo principo ir su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje, netaikomi jokie importo apribojimai, nuosavybės mokesčiai ar kapitalo rinkliavos, muitai, akcizai ar panašūs mokesčiai, kurie yra:

a) nustatyti nacionalinių ar vietos valdžios institucijų arba Europos Sąjungos, ir

b) nepagrįsti teikiamų paslaugų savikaina.

2. Laikantis abipusiškumo principo, 1 dalyje nurodyti mokesčiai, rinkliavos ir muitai, išskyrus mokesčius, pagrįstus teikiamų paslaugų savikaina, netaikomi ir:

- a) orlaivio atsargoms, pristatytoms į Šalies teritoriją arba tiekiamoms joje, kurių pagrįstas kiekis paimtas naudoti išskrendančiame kitos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, įskaitant ir tuos atvejus, kai tokios atsargos naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš tos teritorijos;
- b) antžemeinei įrangai ir atsarginėms dalims (įskaitant variklius), pristatytoms į Šalies teritoriją kitos Šalies oro vežėjo orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, aptarnavimo, techninės priežiūros ar remonto tikslais;
- c) degalams, tepalams ir vartoti skirtiems techniniams reikmenims, pristatytiems į Šalies teritoriją arba tiekiamiems joje naudoti kitos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, įskaitant ir tuos atvejus, kai tokie reikmenys naudojami tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš tos teritorijos, ir
- d) kaip numatyta Šalių muitų teisės aktuose, spaudiniams, pristatytiems į Šalies teritoriją arba tiekiamiems joje ir paimtiems naudoti išskrendančiame kitos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, įskaitant ir tuos atvejus, kai tokie spaudiniai naudojami tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš tos teritorijos.

3. Jokia šio susitarimo nuostata Šalims nedraudžiama nustatyti mokesčių, rinkliavų ar muitų jų teritorijoje tiekiamiems degalams, skirtiems naudoti oro vežėjo, kuris vykdo skrydžius tarp dviejų jų teritorijoje esančių punktų, orlaivyje, laikantis nediskriminavimo principo.
4. Įprastinė skrydžių įranga, taip pat 1 ir 2 dalyse nurodytos medžiagos, atsargos, reikmenys ir atsarginės dalys, kurie paprastai laikomi Šalies oro vežėjo orlaivyje, kitos Šalies teritorijoje gali būti iškrauti tik gavus tos Šalies muitinės patvirtinimą ir gali būti reikalaujama, kad ta muitinė juos prižiūrėtų ir kontroliuotų tol, kol jie bus reeksportuoti ar kitaip tvarkomi pagal muitinės taisykles.
5. Šiame straipsnyje numatytos išimtys taip pat taikomos, kai Šalies oro vežėjai su kitu oro vežėju, kuris naudojasi tokiomis pačiomis kitos Šalies suteiktomis išimtimis, sudaro sutartį dėl 1 ir 2 dalyse nurodytų gaminių panaudos arba pervežimo kitos Šalies teritorijoje.
6. Jokia šio susitarimo nuostata Šalims nedraudžiama nustatyti mokesčių, rinkliavų ar muitų prekėms, parduodamoms keleiviams kitais nei vartojimo orlaivyje tikslais, kol skrendama tarp dviejų Šalies teritorijoje esančių punktų, kuriuose leidžiama įlaipinti ar išlaipinti keleivius.
7. Tiesioginiu tranzitu per Šalies teritoriją vežamam bagažui ir kroviniams netaikomi mokesčiai, muitai ir kitos panašios rinkliavos, kurios nėra grindžiamos suteiktų paslaugų sąnaudomis.

8. Gali būti reikalaujama, kad 1 ir 2 dalyse nurodyta įranga ir atsargos būtų prižiūrimos arba kontroliuojamos kompetentingų institucijų.
9. Šio susitarimo nuostatos netaikomos pridėtinės vertės mokesčio (PVM) sričiai.
10. Šis susitarimas nedaro poveikio ES valstybių narių ir Armėnijos pasirašytų atitinkamų konvencijų nuostatomis, kuriomis siekiama išvengti dvigubo pajamų ir kapitalo apmokestinimo.

11 STRAIPSNIS

Naudotojo rinkliavos

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo A dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.
2. Šalys užtikrina, kad naudotojo rinkliavos, kurias rinkliavas nustatančios jų kompetentingos institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro navigacijos ir skrydžių valdymo paslaugomis, būtų susietos su išlaidomis ir taikomos laikantis nediskriminavimo principo. Bet kuriuo atveju tokios naudotojo rinkliavos kitos Šalies oro vežėjams taikomos tokiomis sąlygomis, kurios yra ne mažiau palankios už palankiausias kitam oro vežėjui taikomas sąlygas.

3. Šalys užtikrina, kad naudotojo rinkliavas, kurias nustatančios jų kompetentingos institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro uostais, aviacijos saugumo paslaugomis ir susijusiais įrenginiais ir paslaugomis, išskyrus rinkliavas už 9 straipsnio 7 dalyje aprašytas paslaugas, nėra be pagrindo diskriminuojančios, nėra diskriminuojančios dėl nacionalinės priklausomybės ir nėra teisingai paskirstytos pagal naudotojų kategorijas. Nedarant poveikio 16 straipsnio 1 daliai, nustatant tokias naudotojo rinkliavas atsižvelgiama į rinkliavas nustatančioms kompetentingoms institucijoms ar įstaigoms susidariusią visą savikainą, susijusią su galimybės naudotis atitinkamais oro uosto ir aviacijos saugumo įrenginiais ir paslaugomis tuose oro uostuose, kuriuose taikoma bendra rinkliavų sistema, užtikrinimu, tačiau tokios naudotojo rinkliavas už tas sąnaudas negali būti didesnės. Tokios naudotojo rinkliavas gali būti susijusios ir su pagrįsta turto grąža po nusidėvėjimo. Galimybė naudotis įrenginiais ir paslaugomis, už kuriuos renkamos naudotojo rinkliavas, užtikrinama veiksmingai ir taupiai. Bet kuriuo atveju tokios naudotojo rinkliavas kitos Šalies oro vežėjams taikomos tokiomis sąlygomis, kurios yra ne mažiau palankios už palankiausias kitam oro vežėjui rinkliavas taikymo metu taikomas sąlygas.

4. Šalys reikalauja iš rinkliavas jos teritorijoje nustatančių kompetentingų institucijų arba įstaigų ir paslaugomis ir įrenginiais besinaudojančių oro vežėjų rengti konsultacijas ir keistis tokia informacija, kurios gali prireikti siekiant nuodugniai įvertinti naudotojo rinkliavų pagrįstumą pagal 2 ir 3 dalyse išdėstytus principus. Šalys užtikrina, kad rinkliavas nustatančios kompetentingos institucijos arba įstaigos deramai praneštų naudotojams apie bet kokį siūlymą keisti naudotojo rinkliavas, kad prieš atliekant bet kokius pakeitimus naudotojai turėtų galimybę išreikšti savo nuomonę ir pateikti pastabas.

12 STRAIPSNIS

Oro susisiekimo paslaugų kainos ir tarifai

1. Kiekviena Šalis leidžia Šalių oro vežėjams laisvai nustatyti oro susisiekimo paslaugų kainas ir tarifus laikantis laisvos ir sąžiningos konkurencijos principų.
2. Kiekviena Šalis gali nediskriminuodama prašyti, kad abiejų Šalių oro vežėjai jos kompetentingoms institucijoms supaprastinta tvarka ir tik informacijos tikslais praneštų apie oro susisiekimo paslaugų kainas ir tarifus, taikomus už paslaugas, teikiamas iš jos teritorijos. Teikti tokius pranešimus oro vežėjų gali būti prašoma tik po to, kai pateikiamas pirminis oro susisiekimo paslaugos kainos arba tarifo pasiūlymas.
3. Gali būti rengiamos kompetentingų institucijų diskusijos tokiais klausimais kaip oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų pranešimo reikalavimai bei procedūros ir nesąžiningi, nepagrįsti, diskriminuojantys ar subsidijuojami tarifai ir kainos.

13 STRAIPSNIS

Statistiniai duomenys

1. Šalys viena kitai tiekia statistinius duomenis, susijusius su pagal šį susitarimą vykdomu oro susisiekimu, vadovaudamosi savo įstatymais ir kitais teisės aktais, laikydamosi nediskriminavimo principo ir atsižvelgdamos į pagrįstus viena kitos prašymus.

2. Siekdamas palengvinti keitimąsi statistine informacija, skirta pagal šį susitarimą vykdomo oro susisiekimo plėtrai stebėti, Šalys bendradarbiauja tarpusavyje, be kita ko, Jungtiniame komitete.

II ANTRAŠTINĖ DALIS

BENDRADARBIAVIMAS REGULIAVIMO SRITYJE

14 STRAIPSNIS

Aviacijos sauga

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo B dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.
2. Siekiant užtikrinti, kad Šalys įgyvendintų šio straipsnio nuostatas ir laikytųsi 1 dalyje nurodytų reguliavimo reikalavimų ir standartų, nuo šio susitarimo įsigaliojimo dienos Armėnija kaip stebėtoja dalyvauja Europos aviacijos saugos agentūros veikloje.

Armėnėjai pradėdant laikytis II priedo B dalyje nurodytų su oro susisiekimu susijusių reguliavimo reikalavimų ir standartų šis procesas turi būti nuolat stebimas ir reguliariai vertinamas Europos Sąjungos, kuri tai darydama bendradarbiauja su Armėnija.

Kai Armėnija nusprendžia, kad jau tinkamai laikosi II priedo B dalyje nurodytų su oro susisiekimu susijusių reguliavimo reikalavimų ir standartų, ji informuoja Europos Sąjungą, kad galima atlikti įvertinimą.

Kai Armėnija įgyvendina visus II priedo B dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus, Jungtinis komitetas nustato konkretų Armėnijos dalyvavimo Europos aviacijos saugos agentūros veikloje statusą ir sąlygas bei jos kaip stebėtojos teises.

3. Šalys užtikrina, kad, jų teritorijoje esančiame oro uoste, į kurį vykdomi tarptautiniai skrydžiai, nutūpus orlaiviams, registruotiems kitoje Šalyje, kuri, kaip įtariama, nesilaiko pagal Konvenciją nustatytų tarptautinių aviacijos saugos standartų, jų kompetentingos institucijos atlieka tų orlaivių vidaus ir išorės patikrinimus perone siekdamos patikrinti tiek tų orlaivių ir jų įgulos dokumentų galiojimą, tiek tikrąją orlaivių ir jų įrangos būklę.

4. Šalies kompetentingos institucijos bet kuriuo metu gali prašyti surengti konsultacijas dėl kitos Šalies taikomų saugos standartų.

5. Šalių kompetentingos institucijos nedelsdamos imasi visų reikiamų priemonių, jeigu nustato, kad:
- a) orlaivis, produktas ar veikla gali neatitikti pagal Konvenciją nustatytų būtinųjų standartų arba II priedo B dalyje nurodytų su oro susisiekimu susijusių reguliavimo reikalavimų ir standartų, atsižvelgiant į tai, kurie iš jų taikomi;
 - b) yra rimtų įtarimų, kad orlaivis ar jo eksploatavimas neatitinka pagal Konvenciją nustatytų būtinųjų standartų arba II priedo B dalyje nurodytų su oro susisiekimu susijusių reguliavimo reikalavimų ir standartų, atsižvelgiant į tai, kurie iš jų taikomi, arba
 - c) yra rimtų įtarimų, kad pagal Konvenciją nustatytų būtinųjų standartų arba II priedo B dalyje nurodytų su oro susisiekimu susijusių reguliavimo reikalavimų ir standartų (atsižvelgiant į tai, kurie iš jų taikomi) laikymasis užtikrinamas ir jie administruojami neveiksmingai.
6. Jei Šalis imasi veiksmų pagal 5 dalį, apie tai ji nedelsdamos praneša kitai Šaliai ir nurodo tokių veiksmų priežastis.
7. Bet kokie pagal 5 dalį vykdomi Šalies veiksmai nutraukiami, kai jų vykdyti nebelieka pagrindo.

15 STRAIPSNIS

Aviacijos saugumas

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo C dalyje nurodytus su aviacijos saugumu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.
2. Pagal II priedo C dalyje nurodytus atitinkamus Europos Sąjungos aviacijos saugumo teisės aktus Europos Komisija gali Armėnijoje atlikti patikrinimus. Šalys nustato reikiamą tvarką, pagal kurią keičiamasi informacija apie tokių saugumo patikrinimų rezultatus.

3. Kadangi civilinių orlaivių, jų keleivių ir įgulos saugos užtikrinimas yra esminė išankstinė tarptautinio oro susisiekimo paslaugų teikimo sąlyga, Šalys dar kartą patvirtina tarpusavio įsipareigojimus apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų, ypač įsipareigojimus pagal Konvenciją, 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje pasirašytą Konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje pasirašytą Protokolą dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose ir 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, jeigu abi Šalys yra pasirašiusios šias konvencijas, taip pat įsipareigojimus pagal visas kitas abiejų Šalių pasirašytas konvencijas ir protokolus, susijusius su civilinės aviacijos saugumu.

4. Šalys, gavusios prašymą, viena kitai teikia būtiną pagalbą siekdamas užkirsti kelią civilinio orlaivio užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems pavojų orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ir oro navigacijos priemonių saugai, taip pat pašalinti bet kokią kitą grėsmę civilinės aviacijos saugumui.

5. Jei II priedo C dalyje nurodytuose su aviacijos saugumu susijusiuose reguliavimo reikalavimuose ir standartuose atitinkamų nuostatų nėra, Šalys savo dvišalių santykių srityje laikosi ICAO nustatytų tarptautinių aviacijos saugumo standartų ir atitinkamos rekomenduojamos praktikos. Šalys reikalauja, kad tokių aviacijos saugumo nuostatų laikytųsi į jų registrus įtrauktų orlaivių naudotojai, orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė veiklos vieta arba nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai.

6. Šalys užtikrina, kad jų teritorijose civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų būtų imamasi veiksmingų priemonių, kurios, be kita ko, apimtų keleivių, rankinio bagažo ir bagažo skyriuje vežamo bagažo atrankines patikras, asmenų, kurie nėra keleiviai, įskaitant įgulą, ir jų turimų daiktų atrankines patikras, krovinių ir pašto siuntų atrankines patikras ir saugumo patikras, orlaivių ir oro uostų atsargų saugumo patikras, taip pat patekimo į oro uosto kontroliuojamąją zoną ir riboto patekimo zoną kontrolę. Tos priemonės koreguojamos, atsižvelgiant į padidėjusį pavojų civilinės aviacijos saugumui. Šalys sutaria, kad kita Šalis jų oro vežėjų gali reikalauti laikytis 1 ir 5 dalyse nurodytų aviacijos saugumo nuostatų ir kitų saugumo nuostatų, taikomų įskrendant į kitos Šalies teritoriją, iš jos išskrendant ar joje būnant.

7. Visapusiškai atsižvelgdama į kitos Šalies suverenumą ir jį gerbdama, Šalis gali priimti įskrendant į jos teritoriją taikomas saugumo priemones, taip pat neatidėliotinas priemones, skirtas konkrečiai saugumui kylančiai grėsmei pašalinti, apie kurias ji nedelsdama turėtų pranešti kitai Šaliai. Šalis atsiliepia į kitos Šalies prašymą imtis specialių saugumo priemonių ir atsižvelgia į jos jau taikomas saugumo priemones ir į jos pareikštą nuomonę. Tačiau Šalys pripažįsta, kad jokia šio straipsnio nuostata neapriboja Šalies teisės uždrausti orlaiviui įskristi į jos teritoriją, jei, jos manymu, toks skrydis ar skrydžiai kelia grėsmę jos saugumui. Šalis iš anksto praneša kitai Šaliai apie visas specialias saugumo priemones, kurių ji ketina imtis ir kurios gali turėti didelį finansinį ar su skrydžiais susijusį poveikį pagal šį susitarimą teikiamoms oro susisiektimo paslaugoms, nebent ekstremalioje situacijoje tai iš tikrųjų neįmanoma. Kaip numatyta 23 straipsnyje, Šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, kuriame būtų apsvarstytos tokios saugumo priemonės.

8. Kai užgrobiamas civilinis orlaivis ar grasinama jį užgrobti arba vykdomi kiti neteisėti veiksmai, dėl kurių kyla pavojus orlaivių, jų keleivių ir įgulos, oro uostų ar oro navigacijos priemonių saugai, Šalys padeda viena kitai sudarydamos geresnes sąlygas palaikyti ryšius ir taikyti kitas reikiamas priemones, kuriomis siekiama tokį incidentą ar grasinimą greitai ir saugiai nutraukti.
9. Šalys imasi visų įmanomų priemonių, kad jų teritorijoje ant žemės esantis užgrotas orlaivis arba orlaivis, kuriame vykdomi kiti neteisėti veiksmai, nepakiltų, nebent tai būtų būtina siekiant svarbiausio tikslo – išsaugoti žmonių gyvybę. Jei įmanoma, tokių priemonių imamasi pasikonsultavus tarpusavyje.
10. Jei Šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kita Šalis nesilaiko šiame straipsnyje nustatytų aviacijos saugumo nuostatų, ji prašo nedelsiant surengti konsultacijas su ta kita Šalimi. Tokios konsultacijos pradedamos per 30 dienų nuo tokio prašymo gavimo.
11. Nedarant poveikio 5 straipsnio taikymui, jeigu per 30 dienų arba ilgesnį sutartą laikotarpį nuo tokių konsultacijų pradžios priimtino susitarimo nepasiekama, atsiranda pagrindas vienam ar keliems tos kitos Šalies oro vežėjams neišduoti leidimų vykdyti oro susisiekimą, juos atšaukti, apriboti jų naudojimą arba nustatyti tam tikras jų naudojimo sąlygas.
12. Jei būtina kilus tiesioginei ir ypatingai grėsmei, Šalis gali nedelsdama imtis laikinų priemonių.
13. Visų priemonių, kurių imtasi pagal 11 dalį, taikymas nutraukiamas, kai kita Šalis ima laikytis šio straipsnio nuostatų.

16 STRAIPSNIS

Oro eismo valdymas

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo D dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus, o, jei ES reguliavimo sistemoje jų nenumatyta, – bent atitinkamų ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos, laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.
2. Šalys bendradarbiauja oro eismo valdymo srityje siekdamos, kad Bendro Europos dangaus nuostatos būtų pradėtos taikyti ir Armėnijoje ir taip būtų sugriežtinti dabartiniai saugos standartai, Europoje padidėtų bendro oro eismo veiksmingumas, būtų optimizuotas oro eismo kontrolės pajėgumas, sumažėtų vėlavimų ir padidėtų aplinkosauginis veiksmingumas. Todėl nuo šio susitarimo įsigaliojimo dienos Armėnija stebėtojos teisėmis dalyvauja Bendro Europos dangaus komitete ir kitų Bendro Europos dangaus įstaigų veikloje. Jungtinis komitetas atsako už bendradarbiavimo oro eismo valdymo srityje stebėjimą ir gerinimą.
3. Siekdamos palengvinti bendro Europos dangaus teisės aktų taikymą savo teritorijoje:
 - a) Armėnija imasi reikiamų priemonių, kad jos oro navigacijos paslaugos ir oro eismo valdymo institucinė ir priežiūros struktūros būtų pritaikytos pagal Bendro Europos dangaus reikalavimus;

- b) Armėnija visų pirma įsteigia atitinkamą nacionalinę priežiūros įstaigą, kuri būtų bent funkciškai nepriklausoma nuo oro navigacijos paslaugų teikėjo (-ų);
- c) Europos Sąjunga kviečia Armėniją dalyvauti įgyvendinant atitinkamas veiklos iniciatyvas su Bendro Europos dangaus koncepcija susijusiose oro navigacijos paslaugų, oro erdvės ir sąveikumo srityse, be kita ko, šiais veiksmais:
 - i) išnagrinėjant galimybę bendradarbiauti su esamu funkcinio oro erdvės bloku ar prie jo prisijungti arba sukurti naują tokį bloką;
 - ii) dalyvaujant atliekant Bendro Europos dangaus tinklo funkcijas;
 - iii) laikantis Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) veiksmų planų;
 - iv) didinant sąveikumą, ir
- d) Armėnija imasi būtinų priemonių Europos Sąjungos veiklos rezultatų planui įgyvendinti, kad būtų kuo labiau padidintas bendras skrydžių veiksmingumas, sumažintos sąnaudos ir pagerinta dabartinių sistemų sauga bei pajėgumas.

17 STRAIPSNIS

Aplinka

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo E dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.
2. Šalys pritaria, kad būtina saugoti aplinką skatinant tvarią aviacijos plėtrą. Šalys ketina bendradarbiauti siekdamas nustatyti su aviacijos poveikiu aplinkai susijusias problemas.
3. Šalys pripažįsta bendradarbiavimo svarbą siekiant atsižvelgti į aviacijos poveikį aplinkai ir jį kuo labiau sumažinti, laikantis šio susitarimo tikslų.
4. Šalys pripažįsta, kad svarbu kovoti su klimato kaita, taigi tiek vietos, tiek tarptautiniu mastu mažinti aviacijos išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Jos susitaria stiprinti bendradarbiavimą šiose srityse, be kita ko, per atitinkamus daugiašalius susitarimus, visų pirma įgyvendinti pasaulinę rinka grindžiamą priemonę, dėl kurios sutarta 39-ojoje ICAO asamblėjoje, ir taikyti Paryžiaus susitarimo, priimto pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją, 6 straipsnio 4 dalimi sukurtą mechanizmą plėtojant pasaulines rinka grindžiamas priemones, kad aviacijos sektoriuje būtų mažinamas šiltnamio efektą sukeliančių išmetamųjų dujų kiekis, ir atsižvelgiama į visus kitus tame straipsnyje aptariamus aspektus, turinčius ypatingos reikšmės tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų kiekiui.

5. Šalys įsipareigoja keistis informacija ir palaikyti nuolatinį tiesioginį ekspertų ryšį ir dialogą, kad būtų stiprinamas bendradarbiavimas sprendžiant tokius su aviacijos poveikiu aplinkai susijusius klausimus kaip:

- a) ekologišku aviacijos technologijų tyrimai ir plėtra;
- b) oro eismo valdymo naujovių taikymas siekiant sumažinti aviacijos poveikį aplinkai;
- c) aplinką tausojančių aviacinių degalų alternatyvų tyrimai ir plėtra;
- d) klausimai, susiję su aviacijos poveikiu aplinkai ir klimatui poveikį darančių aviacijos teršalų mažinimu, ir
- e) triukšmo mažinimas ir stebėseną siekiant mažinti aviacijos poveikį aplinkai.

6. Be to, laikydamosi savo daugiašaliais susitarimais nustatytų su aplinkosauga susijusių teisių ir įsipareigojimų, Šalys veiksmingai didina bendradarbiavimą, įskaitant finansų ir technologijų srityse, taikydamos priemones, kuriomis siekiama spręsti tarptautinės aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų klausimą.

7. Šalys pripažįsta, kad reikia imtis tinkamų priemonių siekiant panaikinti oro susisiekimo poveikį aplinkai ar kitais būdais spręsti šį klausimą su sąlyga, kad tokios priemonės visiškai atitinka jų teises ir pareigas pagal tarptautinę teisę.

18 STRAIPSNIS

Oro vežėjo atsakomybė

Šalys patvirtina, kad yra prisiėmusios įsipareigojimų pagal 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija).

19 STRAIPSNIS

Vartotojų apsauga

Atsižvelgdamos į I priede išdėstytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo F dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.

20 STRAIPSNIS

Kompiuterinės rezervavimo sistemos

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad jų atitinkami teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo A dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.

2. Šalies teritorijoje veiklą vykdančios kompiuterinių rezervavimo sistemų (KRS) pardavėjai turi teisę savo KRS įdiegti bei prižiūrėti kitos Šalies teritorijoje ir leisti jomis laisvai naudotis toms kelionių agentūroms arba kelionių bendrovėms, kurių pagrindinė veikla yra su kelionėmis susijusių produktų platinimas kitos Šalies teritorijoje, su sąlyga, kad kiekviena KRS atitinka atitinkamus kitos Šalies reguliavimo reikalavimus.
3. Kiekviena Šalis panaikina visus esamus reikalavimus, kurie galėtų riboti Šalių galimybes KRS laisvai pateikti kitos Šalies rinkai arba kitaip riboti konkurenciją. Šalys vengia priimti bet kokius tokius reikalavimus.
4. Nė viena Šalis kitos Šalies KRS pardavėjams savo teritorijoje nenustato ir neleidžia nustatyti tokių su KRS pateiktimi susijusių reikalavimų, kurie skirtųsi nuo jos pačios KRS pardavėjams ar kitoms jos rinkoje esančioms KRS nustatytų reikalavimų. Nei viena Šalis nekliudo KRS pardavėjams, jų tiekėjams ir abonentams sudaryti su kelionės paslaugų informacijos mainais susijusių tarpusavio susitarimų, kurie padėtų skelbti išsamią ir nešališką informaciją vartotojams arba laikytis su neutraliu skelbimu susijusių reguliavimo reikalavimų.
5. Šalys užtikrina, kad Šalies KRS savininkams ir operatoriams, atitinkantiems kitos Šalies atitinkamus reguliavimo reikalavimus, kitos Šalies teritorijoje būtų suteikiamos tokios pat KRS nuosavybės galimybės, kokias turi bet kurios kitos tos Šalies rinkoje esančios KRS savininkai ir operatoriai.

21 STRAIPSNIS

Socialiniai aspektai

1. Atsižvelgdamos į I priede nustatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas, Šalys užtikrina, kad atitinkami jų teisės aktai, taisyklės ir procedūros atitiktų II priedo G dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius reguliavimo reikalavimus ir standartus.
2. Šalys pripažįsta, kad svarbu atsižvelgti į šio susitarimo poveikį darbo jėgai, užimtumui ir darbo sąlygoms. Šalys įsipareigoja pagal šį susitarimą bendradarbiauti darbo srities klausimais, *inter alia*, susijusiais su poveikiu užimtumui, pagrindinėmis teisėmis darbo vietoje, darbo sąlygomis, socialine apsauga ir socialiniu dialogu.
3. Šalys savo įstatymais, kitais teisės aktais ir praktika skatina aukšto lygio apsaugą civilinės aviacijos sektoriaus darbo ir socialinėje srityse.
4. Šalys pripažįsta, kad derinant atvirų ir konkurencingų rinkų teikiamą didelį ekonominį pelną ir aukštus darbuotojų darbo standartus galima gauti didelės naudos. Šalys šį susitarimą įgyvendina taip, kad palaikytų aukštus darbo standartus, nepriklausomai nuo oro vežėjų nuosavybės formos ar pobūdžio, ir užtikrina, kad nebūtų pažeistos jų atitinkamuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytos teisės bei principai ir būtų veiksmingai užtikrintas jų laikymasis.

5. Šalys įsipareigoja savo įstatymais ir praktika remti ir veiksmingai įgyvendinti tarptautiniu mastu pripažintus pagrindinius darbo standartus, nustatytus pagrindinėse Tarptautinės darbo organizacijos konvencijose, kurias yra ratifikavusios Armėnija ir ES valstybės narės.
6. Šalys įsipareigoja remti ir kitus tarptautiniu mastu sutartus darbo ir socialinės srities standartus ir susitarimus, kurie yra aktualūs civilinės aviacijos sektoriui, ir užtikrinti veiksmingą jų įgyvendinimą bei laikymąsi nacionalinės teisės aktais.
7. Bet kuri Šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, per kurį būtų sprendžiami jai svarbūs darbo klausimai.

III ANTRAŠTINĖ DALIS

INSTITUCINĖS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

22 STRAIPSNIS

Aiškinimas ir vykdymas

1. Šalys imasi visų tinkamų bendro ar specifinio pobūdžio priemonių pagal šį susitarimą nustatytą įpareigojimų vykdymui užtikrinti ir nesiima jokių priemonių, kurios trukdytų siekti šio susitarimo tikslų.

2. Šalys yra atsakingos už tinkamą šio susitarimo vykdymo užtikrinimą savo teritorijose.
3. Kiekviena šalis kitai Šaliai pagal taikytinus savo įstatymus ir kitus teisės aktus teikia visą reikiamą informaciją ir pagalbą, jei ta kita Šalis pagal savo atitinkamą kompetenciją tiria galimą pažeidimą, kaip numatyta šiame susitarime.
4. Kai Šalys pagal šiuo susitarimu joms suteiktus įgaliojimus sprendžia klausimus, kurie yra svarbūs kitai Šaliai ir susiję su jos kompetentingomis institucijomis arba įmonėmis, kitos Šalies kompetentingoms institucijoms suteikiama visa informacija ir galimybė pateikti pastabas prieš priimant galutinį sprendimą.
5. Tiek, kiek šio susitarimo nuostatos ir II priede nurodytų teisės aktų nuostatos yra iš esmės tapачios atitinkamoms ES sutartyse nustatytoms taisyklėms ir pagal ES sutartis priimtiems teisės aktams, tos nuostatos jas įgyvendinant ir taikant aiškinamos pagal atitinkamus Teisingumo Teismo ir Europos Komisijos sprendimus.

23 STRAIPSNIS

Jungtinis komitetas

1. Įsteigiamas iš Šalių atstovų sudarytas Jungtinis komitetas. Jis yra atsakingas už šio susitarimo administravimo priežiūrą ir užtikrina tinkamą jo įgyvendinimą. Jis teikia rekomendacijas ir priima sprendimus šiame susitarime aiškiai nurodytais atvejais.
2. Jungtinis komitetas veikia ir priima sprendimus bendru sutarimu. Jungtinio komiteto priimti sprendimai Šalims yra privalomi.
3. Jungtinis komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.
4. Jungtinis komitetas susirenka, kai būtina ir bent vieną kartą per metus. Šalys gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį.
5. Šalys gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, siekdamas išspręsti bet kurį su šio susitarimo aiškinimu ar taikymu susijusį klausimą. Toks posėdis surengiamas kuo greičiau ir ne vėliau kaip per du mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, nebent Šalys susitartų kitaip.
6. Siekdamas tinkamai įgyvendinti šį susitarimą, Šalys keičiasi informacija ir bet kurios Šalies prašymu konsultuojasi Jungtiniame komitete.

7. Atsižvelgiant į 3 straipsnyje nustatytą teisių suteikimą, Jungtinis komitetas sprendimu tvirtina Europos Sąjungos atliktą įvertinimą, kuriame išdėstyta, kaip Armėnija įgyvendina ir taiko ES teisės aktų nuostatas, kaip nustatyta I priedo 1 dalyje.
8. Pagal 6 straipsnį Jungtinis komitetas nagrinėja klausimus, susijusius su Šalių investicijomis į oro vežėjus ir su Šalių oro vežėjų faktinės kontrolės pokyčiais.
9. Remiantis 14 straipsniu, Jungtinis komitetas stebi, kaip I priede nurodytu pereinamuoju laikotarpiu laipsniškai nutraukiamas Armėnijoje registruotų ir jos reguliuojamajai kontrolei pavaldžių veiklos vykdytojų naudojamų orlaivių, kurie neturi pagal II priedo B dalyje nurodytus atitinkamus ES teisės aktus išduoto tipo pažymėjimo, eksploatavimas, siekiant užtikrinti, kad tokių orlaivių skaičius būtų laipsniškai mažinamas, kaip nustatyta I priedo 7 dalyje.
10. Be to, Jungtinis komitetas plėtoja bendradarbiavimą šiais veiksmais:
- a) peržiūrėdamas rinkos sąlygas, turinčias poveikį pagal šį susitarimą teikiamoms oro susisiekimo paslaugoms;
 - b) sprenddamas su veiklos vykdymu ir komercinėmis galimybėmis, kaip nurodyta 9 straipsnyje, susijusias problemas, kurios, *inter alia*, gali trukdyti patekti į rinką ir sklandžiai pagal šį susitarimą teikti oro susisiekimo paslaugas, siekiant tas problemas veiksmingai pašalinti, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija, reguliavimo konvergencija ir su oro susisiekimo paslaugų teikimu susijusios reguliavimo naštos mažinimas;

- c) keisdamasis informacija, įskaitant informaciją apie Šalių įstatymų, kitų teisės aktų ir politikos pokyčius, kurie galėtų turėti poveikį oro susisiekimui paslaugoms;
- d) svarstydamas, kokiose kitose srityse būtų galima plėtoti šį susitarimą, įskaitant rekomendacijas dėl šio susitarimo pakeitimų arba trečiųjų valstybių prisijungimo prie šio susitarimo sąlygų ir procedūrų;
- e) svarstydamas su investicijomis, nuosavybe ir kontrole susijusius bendruosius klausimus;
- f) plėtodamas bendradarbiavimą reguliavimo srityje ir ugdydamas dvišalį įsipareigojimą siekti abipusio taisyklių ir priemonių pripažinimo ir suvienodinimo;
- g) skatindamas prireikus konsultuotis dėl oro susisiekimui klausimų, sprendžiamų tarptautinėse organizacijose, dialoguose su trečiosiomis valstybėmis ir daugiašaliuose susitarimuose, įskaitant svarstymus dėl bendro požiūrio patvirtinimo;
- h) lengvindamas keitimąsi tarp Šalių statistine informacija, padedančia stebėti pagal šį susitarimą teikiamų oro susisiekimui paslaugų plėtojimą, ir
- i) svarstydamas šio susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį ir ieškodamas atitinkamų būdų pagrįstiems susirūpinimą keliantiems klausimams spręsti.

11. Jei Jungtinis komitetas per šešis mėnesius nuo klausimo pateikimo jam dienos jo neapsvarsto, Šalys pagal 25 straipsnį gali imtis atitinkamų apsaugos priemonių.

12. Šiuo susitarimu Šalių kompetentingoms institucijoms netrukdoma bendradarbiauti ir dalyvauti diskusijose, kurios vyksta ne Jungtiniame komitete, tokiose srityse kaip, pavyzdžiui, saugumas, sauga, aplinkosauga, oro eismo valdymas, aviacijos infrastruktūra, konkurencija ir vartotojų apsauga. Šalys informuoja Jungtinį komitetą apie tokio bendradarbiavimo ir diskusijų rezultatus, kurie gali turėti poveikį šio susitarimo įgyvendinimui.

24 STRAIPSNIS

Ginčų sprendimas ir arbitražas

1. Bet koks su šio susitarimo taikymu arba aiškinimu susijęs ginčas, išskyrus dėl klausimų, susijusių su 8 straipsniu, kuris neišsprendžiamas Jungtinio komiteto posėdyje, gali bet kurios Šalies prašymu būti pateiktas arbitražui pagal šiame straipsnyje nustatytas procedūras.

2. Prašymas dėl arbitražo raštu pateikiamas kitai Šaliai. Šalis ieškovė prašyme nurodo konkrečią ginčijamą priemonę ir aiškiai pateikia priežastis, kodėl, jos manymu, ta priemonė neatitinka šio susitarimo.

3. Jei Šalys nesusitaria kitaip, arbitražą vykdo trijų arbitrų arbitražo teismas, kuris sudaromas taip:
 - a) per 20 dienų po prašymo dėl arbitražo gavimo kiekviena Šalis paskiria po vieną arbitrą. Per 30 dienų po šių dviejų arbitrų paskyrimo, susitarę jie skiria trečiąjį arbitrą, kuris atlieka arbitražo teismo pirmininko pareigas;
 - b) jei kuri nors Šalis nepaskiria arbitro arba jei nepaskiriamas trečiasis arbitras pagal a punktą, bet kuri Šalis gali paprašyti ICAO tarybos pirmininko per 30 dienų nuo tokio prašymo gavimo paskirti reikiamą arbitrą arba arbitrus. Jei ICAO tarybos pirmininkas yra Armėnijos arba ES valstybės narės pilietis, arbitrą arba arbitrus skiria pirmasis pagal rangą ICAO tarybos pirmininko pavaduotojas, kuris nėra nei Armėnijos nei ES valstybės narės pilietis.
4. Arbitražo teismo įsteigimo diena yra diena, kurią paskutinis iš trijų arbitrų priima savo paskyrimą pagal Jungtinio komiteto nustatytas procedūras.
5. Šaliai paprašius, arbitražo teismas per 10 dienų nuo jo įsteigimo pateikia prejudicinį sprendimą, ar atvejis vertintinas kaip skubus.
6. Šalies prašymu arbitražo teismas gali nurodyti kitai Šaliai įgyvendinti laikinas taisomasias priemones, kol bus priimtas galutinis jo sprendimas.

7. Ne vėliau kaip per 90 dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo jis pateikia Šalims tarpinę ataskaitą, kurioje išdėstomi nustatyti faktai, atitinkamų nuostatų taikomumas, bendrai pagrindžiami nustatyti faktai ir pateikiamos rekomendacijos. Jei arbitražo teismas nusprendžia, kad termino nepavyks laikytis, jo pirmininkas raštu apie tai praneša Šalims, nurodydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią ketina pateikti savo tarpinę ataskaitą. Tarpinė ataskaita jokių būdu negali būti pateikta vėliau kaip per 120 dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.
8. Šalis gali pateikti arbitražo teismui rašytinį prašymą peržiūrėti konkrečius tarpinės atskaitos aspektus per 14 dienų nuo jos pateikimo.
9. Skubos atvejais arbitražo teismas deda visas pastangas siekdamas savo tarpinę ataskaitą pateikti per 45 dienas ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 60 dienų nuo jo įsteigimo. Šalis gali pateikti arbitražo teismui rašytinį prašymą peržiūrėti konkrečius tarpinės atskaitos aspektus per 7 dienas nuo jos pateikimo. Išnagrinėjęs rašytines Šalių pastabas dėl tarpinės atskaitos arbitražo teismas gali pataisyti ataskaitą ir nagrinėti klausimą toliau, jei mano, kad to reikia. Galutinio arbitražo teismo sprendimo išvadose išsamiai aptariami tarpinės peržiūros etapu pateikti argumentai ir aiškiai atsakoma į Šalių pateiktus klausimus ir pastabas.
10. Arbitražo teismas galutinį sprendimą Šalims pateikia per 120 nuo jo įsteigimo dienos. Jei jis mano, kad termino nepavyks laikytis, jo pirmininkas raštu apie tai praneša Šalims, nurodydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią ketina pateikti savo sprendimą. Sprendimas jokių būdu negali būti pateiktas vėliau kaip per 150 dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.

11. Skubos atvejais arbitražo teismas deda visas pastangas siekdamas savo sprendimą pateikti per 60 dienų nuo jo įsteigimo. Jei jis mano, kad termino nepavyks laikytis, jo pirmininkas raštu apie tai praneša Šalims, nuroydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią ketina pateikti savo sprendimą. Sprendimas jokiu būdu negali būti pateiktas vėliau kaip per 75 dienas nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.

12. Šalys gali pateikti prašymus dėl galutinio sprendimo išaiškinimo per 10 dienų nuo jo pateikimo, o toks išaiškinimas pateikiamas per 15 dienų nuo tokio prašymo gavimo.

13. Jei arbitražo teismas nusprendžia, kad šis susitarimas pažeistas ir atsakinga Šalis nesilaiko galutinio arbitražo teismo sprendimo, arba jei jai nepavyksta su kita Šalimi susitarti dėl abiem priimtinos išeities per 40 dienų nuo galutinio arbitražo teismo sprendimo, kita Šalis gali sustabdyti atitinkamų privilegijų taikymą pagal šį susitarimą arba iš dalies ar visiškai sustabdyti šio susitarimo įgyvendinimą, kol atsakinga Šalis įvykdys galutinį arbitražo teismo sprendimą arba Šalys pasieks susitarimą dėl abiem priimtinos išeities.

25 STRAIPSNIS

Apsaugos priemonės

1. Jei Šalis mano, kad kita Šalis nevykdo pagal šį susitarimą nustatyto įpareigojimo, ji gali imtis reikiamų apsaugos priemonių. Apsaugos priemonės taikomos tik tokiu mastu ir tiek laiko, kiek griežtai būtina padėčiai ištaisyti arba užtikrinti, kad nesutriktų šio susitarimo taikymas. Pirmenybė teikiama priemonėms, dėl kurių šio susitarimo taikymas sutrikdomas mažiausiai.
2. Apsaugos priemonių ketinanti imtis Šalis Jungtiniame komitete apie tai praneša kitai Šaliai ir pateikia visą susijusią informaciją.
3. Siekdamas surasti abiem pusėms priimtina sprendimą, Šalys nedelsdamos pradeda konsultacijas Jungtiniame komitete.
4. Nedarant poveikio 4 straipsnio 1 dalies c punkto ir 5 straipsnio 1 dalies c punkto taikymui, atitinkama Šalis apsaugos priemonių gali imtis tik praėjus vienam mėnesiui nuo šio straipsnio 2 dalyje nurodyto pranešimo dienos, nebent šio straipsnio 3 dalyje nurodyta konsultacijų procedūra būtų baigta iki to laikotarpio pabaigos.
5. Atitinkama Šalis Jungtiniam komitetui nedelsdama praneša apie priemones, kurių ėmėsi, ir pateikia visą susijusią informaciją.
6. Visų priemonių, kurių imtasi pagal šio straipsnio nuostatas, taikymas nutraukiamas, kai pažeidimą padariusi Šalis ima laikytis šio susitarimo nuostatų.

26 STRAIPSNIS

Ryšys su kitais susitarimais

1. Laikino taikymo pagal 30 straipsnį laikotarpiu, šio susitarimo pasirašymo metu galiojančių dvišalių Armėnijos Respublikos ir ES valstybių narių susitarimų ir priemonių galiojimas sustabdomas, išskyrus šio straipsnio 2 dalyje nurodytus atvejus.
2. Nepaisant 1 ir 3 dalių ir su sąlyga, kad Europos Sąjungos oro vežėjai nediskriminuojami dėl jų nacionalinės priklausomybės:
 - a) galiojančios teisės ir palankesnės nuostatos ar sąlygos, susijusios su nuosavybe, skrydžių teisėmis, keleivių vietų skaičiumi, skrydžių dažnumu, orlaivių tipu ar jų pakeitimu, bendro kodo naudojimu ir kainodara, taikomos pagal dvišalius Armėnijos ir ES valstybių šalių susitarimus ar priemones, kurios galioja šio susitarimo pasirašymo metu ir nepatenka į šio susitarimo taikymo sritį arba kurios yra palankesnės ar lankstesnės atitinkamiems oro vežėjams suteikiamos laisvės požiūriu už šio susitarimo nuostatas, gali būti ir toliau taikomos;
 - b) Šalių ginčas dėl to, ar dvišalis Armėnijos ir ES valstybių narių susitarimas arba priemonė yra palankesnė arba lankstesnė, sprendžiamas pagal 24 straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą. Ginčai dėl to, kaip apibrėžti prieštaringų nuostatų ar sąlygų ryšį, taip pat sprendžiami pagal 24 straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą.

3. Šiam susitarimui įsigaliojus pagal 30 straipsnį ir atsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalį, jis tampa viršesniu už atitinkamas šio susitarimo pasirašymo metu galiojančių dvišalių Armėnijos ir ES valstybių narių susitarimų ir priemonių nuostatas.

4. Jei Šalys pasirašo daugiašalį susitarimą arba patvirtina ICAO ar kitos tarptautinės organizacijos priimtą sprendimą dėl klausimų, kuriems taikomas šis susitarimas, jos Jungtiniame komitete pagal 23 straipsnį tinkamu laiku surengia konsultacijas dėl to, ar siekiant atsižvelgti į tokius pokyčius reikėtų šį susitarimą persvarstyti.

27 STRAIPSNIS

Daliniai pakeitimai

1. Dėl bet kokio šio susitarimo pakeitimo Šalys gali susitarti tarpusavio konsultacijose, rengiamose pagal 23 straipsnį. Pakeitimai įsigalioja pagal 30 straipsnyje nustatytas sąlygas.
2. Jei viena iš Šalių nori iš dalies pakeisti šio susitarimo nuostatas, ji apie tai praneša Jungtiniam komitetui.
3. Remdamasis Šalies pateiktu pasiūlymu ir vadovaudamasis šiuo straipsniu, Jungtinis komitetas gali bendru sutarimu nuspręsti pakeisti šio susitarimo priedus.

4. Šiuo susitarimu nedaromas poveikis Šalių teisei laikantis nediskriminavimo principo ir šio susitarimo nuostatų vienašališkai priimti naujus arba iš dalies keisti galiojančius oro susisiekimo srities ar II priede nurodytos susijusios srities nacionalinės teisės aktus.
5. Jei Šalis svarsto naujus oro susisiekimo srities ar II priede nurodytos susijusios srities teisės aktus arba tokių galiojančių teisės aktų pakeitimus, ji atitinkamai ir, jei įmanoma, apie tai praneša kitai Šaliai. Bet kurios Šalies prašymu Jungtiniame komitete tuo klausimu gali būti pasikeičiama nuomonėmis.
6. Šalis reguliariai ir kuo greičiau praneša kitai Šaliai apie priimtus naujus oro susisiekimo srities ar II priede nurodytos susijusios srities teisės aktus arba tokių galiojančių teisės aktų pakeitimus. Bet kurios Šalies prašymu Jungtiniame komitete per 60 dienų po tokio pranešimo pasikeičiama nuomonėmis dėl tokių naujų teisės aktų ar teisės aktų pakeitimų poveikio tinkamam šio susitarimo taikymui.
7. Po 6 dalyje nurodyto pasikeitimo nuomonėmis Jungtinis komitetas:
 - a) priima sprendimą persvarstyti II priedą, kad, prireikus ir laikantis abipusiškumo principo, į jį būtų įtrauktas aptariamas naujas teisės aktas ar teisės akto pakeitimas;
 - b) priima sprendimą, kuriuo nustatoma, kad naujasis teisės aktas ar teisės akto pakeitimas yra suderinamas su šiuo susitarimu, arba

- c) rekomenduoja per pagrįstą laikotarpį priimti kitas priemones, kad būtų užtikrintas tinkamas šio susitarimo įgyvendinimas.

28 STRAIPSNIS

Šio susitarimo nutraukimas

Bet kuri Šalis bet kuriuo metu diplomatiniais kanalais kitai Šaliai gali raštu pranešti apie savo sprendimą nutraukti šį susitarimą. Toks pranešimas tuo pat metu išsiunčiamas ICAO ir Jungtinių Tautų sekretariatui.

Šis susitarimas nustoja galioti vidurnaktį Grinvičo laiku Tarptautinės oro transporto asociacijos skrydžių sezono pabaigoje, praėjus vieniems metams nuo tos dienos, kurią pateikiamas raštiškas pranešimas apie nutraukimą, nebent iki to laikotarpio pabaigos toks pranešimas atšaukiamas Šalių susitarimu.

29 STRAIPSNIS

Registracija

Šis susitarimas ir visi jo pakeitimai, jiems įsigaliojus, registruojami ICAO taryboje pagal Konvencijos 83 straipsnį ir Jungtinių Tautų sekretoriatoje pagal Jungtinių Tautų chartijos 102 straipsnį.

30 STRAIPSNIS

Įsigaliojimas ir laikinas taikymas

1. Šį susitarimą Šalys ratifikuoja arba patvirtina savo nustatyta tvarka. Ratifikavimo ar patvirtinimo dokumentai deponuojami depozitarui, kuris apie tai praneša kitai Šaliai.
2. Šio susitarimo depozitaras yra Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretorius.
3. Šis susitarimas įsigalioja antro mėnesio po depozitaro pranešimo Šalims, kuriuo patvirtinama, kad gautas paskutinis ratifikavimo arba patvirtinimo dokumentas, pirmąją dieną.
4. Nepaisant 3 dalies, Šalys susitaria šį susitarimą laikinai taikyti, kaip nustatyta 5 dalyje, laikydamosi taikytinų savo vidaus procedūrų ir nacionalinės teisės aktų.
5. Laikinas taikymas pradedamas antro mėnesio po depozitaro pranešimo Šalims, kuriuo patvirtinama, kad gauti toliau nurodyti dokumentai, pirmąją dieną:
 - a) Europos Sąjungos pranešimas, kad baigtos Europos Sąjungai ir jos valstybėms narėms svarbios ir šiuo tikslu būtinos procedūros, ir

b) Armėnijos deponuotas ratifikavimo arba patvirtinimo dokumentas, kaip nurodyta 1 dalyje.

31 STRAIPSNIS

Autentiški tekstai

Šis susitarimas sudaromas dviem egzemplioriais airių, anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, kroatų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, nyderlandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakų, slovėnų, suomių, švedų, vengrų, vokiečių ir armėnų kalbomis; visi tekstai yra vienodai autentiški.

Jei tekstas skirtingomis kalbomis nesutampa, Jungtinis komitetas priima sprendimą, kuria kalba parengtu tekstu vadovautis.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė šį susitarimą.

Sudaryta ... m. d.

Belgijos Karalystės vardu

Bulgarijos Respublikos vardu

Čekijos Respublikos vardu

Danijos Karalystės vardu

Vokietijos Federacinės Respublikos vardu

Estijos Respublikos vardu

Airijos vardu

Graikijos Respublikos vardu

Ispanijos Karalystės vardu

Prancūzijos Respublikos vardu

Kroatijos Respublikos vardu

Italijos Respublikos vardu

Kipro Respublikos vardu

Latvijos Respublikos vardu

Lietuvos Respublikos vardu

Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės vardu

Vengrijos vardu

Maltos Respublikos vardu

Nyderlandų Karalystės vardu

Austrijos Respublikos vardu

Lenkijos Respublikos vardu

Portugalijos Respublikos vardu

Rumunijos vardu

Slovėnijos Respublikos vardu

Slovakijos Respublikos vardu

Suomijos Respublikos vardu

Švedijos Karalystės vardu

Europos Sąjungos vardu

Armėnijos Respublikos vardu

PEREINAMOJO LAIKOTARPIO NUOSTATOS

1. Europos Sąjunga turi parengti vertinimą, kuriame išdėsto, kaip Armėnija laikosi visų II priede nurodytų su oro susisiekimu susijusių reguliavimo reikalavimų ir standartų, išskyrus II priedo C dalyje nurodytus su aviacijos saugumu susijusius teisės aktus, ir tas vertinimas tvirtinamas Jungtinio komiteto sprendimu. Toks vertinimas atliekamas ne vėliau kaip per dvejus metus nuo šio susitarimo įsigaliojimo dienos.
2. Nepaisant 3 straipsnio, kol nebus priimtas 1 dalyje nurodytas sprendimas, abiejų Šalių oro vežėjams, besinaudojantiems šiame susitarime nustatytais teisėmis ir vykdančioms skrydžius nustatytais maršrutais, nesuteikiama teisė naudotis penktosios laisvės teisėmis, išskyrus pagal dvišalius Armėnijos ir ES valstybių narių susitarimus suteiktas teises, o Armėnijos oro vežėjai tomis teisėmis negali naudotis ir vykdydami skrydžius tarp Europos Sąjungos teritorijoje esančių punktų.

Kai bus priimtas 1 dalyje nurodytas sprendimas, abiejų Šalių oro vežėjai turi teisę naudotis penktosios laisvės teisėmis, o Armėnijos oro vežėjai šia teise gali naudotis ir vykdydami skrydžius tarp Europos Sąjungos teritorijoje esančių punktų pagal 3 straipsnį.

3. Europos Sąjunga turi parengti vertinimą, kuriame išdėsto, kaip Armėnija laikosi reguliavimo reikalavimų ir standartų, susijusių su II priedo C dalyje nurodytais su aviacijos saugumu susijusiais teisės aktais, ir tas vertinimas tvirtinamas Jungtinio komiteto sprendimu. Toks vertinimas atliekamas ne vėliau kaip per trejus metus nuo šio susitarimo įsigaliojimo dienos. Iki tol Armėnija įgyvendina Europos civilinės aviacijos konferencijos 30 dokumentą.
4. Priėmus 3 dalyje nurodytą sprendimą, II priedo C dalyje nurodytų su aviacijos saugumu susijusių teisės aktų konfidencialiosios dalys pagal susitarimą dėl keitimosi neskelbtina saugumo informacija, įskaitant ES įslaptintą informaciją, pateikiamos atitinkamai Armėnijos institucijai.
5. Gali būti reguliariai vertinama, kaip Armėnija palaipsniui pradeda taikyti visus II priede nurodytus su oro susisiekimu susijusius Europos Sąjungos teisės aktus. Vertinimą atlieka Europos Komisija, bendradarbiaudama su Armėnija.
6. Nuo 1 dalyje nurodyto sprendimo priėmimo dienos Armėnija taiko tokias licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo taisykles, kurios yra iš esmės tapačios 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimą paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių II skyriuje pateiktoms taisyklėms. Jungtiniam komitetui patvirtinus, kad Armėnija taiko visas tokias licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo taisykles, Europos Sąjungos kompetentingos institucijos pradeda taikyti 4 straipsnio 3 dalies nuostatas dėl Armėnijos kompetentingų institucijų suteikto tinkamumo arba nacionalinės priklausomybės patvirtinimo abipusio pripažinimo.

7. Nedarant poveikio Jungtinio komiteto sprendimui arba pagal 25 straipsnį priimtam sprendimui, Armėnijos registre esančių ir Armėnijos reguliuojamajai kontrolei pavaldžių veiklos vykdytojų naudojamų orlaivių, kuriems pagal II priedo B dalyje nurodytus atitinkamus ES teisės aktus Europos Sąjungos aviacijos saugumo agentūra (EASA) nėra išdavusi tipo pažymėjimo, tinkamumas skraidyti gali būti administruojamas Armėnijos kompetentingų institucijų atsakomybe pagal taikomus Armėnijos nacionalinius reikalavimus ne vėliau kaip iki 2023 m. sausio 1 d., su sąlyga, kad orlaiviai atitinka pagal Konvenciją nustatytus tarptautinius saugos standartus. Eksploatuojant tokius orlaivius nesinaudojama jokiais pagal šį susitarimą suteikiamomis teisėmis ir jais nevykdomi skrydžiai oro susisiekimo maršrutais į Europos Sąjungą, iš jos ir jos teritorijoje.
-

(Reguliariai atnaujinamas)

CIVILINEI AVIACIJAI TAIKOMOS TAISYKLĖS

Jeigu šiame priede arba I priede nenustatyta kitaip, remiantis šiuo susitarimu turi būti laikomasi toliau nurodytų teisės aktų taikytinomis nuostatomis įtvirtintų reguliavimo reikalavimų ir standartų. Šiame priede prireikus nurodoma, kaip kiekvienas teisės aktas konkrečiai pritaikomas.

A. PATEKIMAS Į RINKĄ IR SUSIJĘ KLAUSIMAI

Nr. 1008/2008

2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių

Taikomos nuostatos: 2 straipsnis, 23 straipsnio 1 dalis ir 24 straipsnis, taip pat II skyrius pagal šio susitarimo I priedo 6 dalį.

Nr. 785/2004

2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams su pakeitimais, padarytais:

– 2010 m. balandžio 6 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 285/2010.

Taikomos nuostatos: 1–8 straipsniai.

Nr. 2009/12

2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai.

Nr. 96/67

1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką

Taikomos nuostatos: 1–9, 11–23, 25 straipsniai ir priedas. Taikant 20 straipsnio 2 dalį, terminas „Komisija“ suprantamas kaip „Jungtinis komitetas“.

Nr. 80/2009

2009 m. sausio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 80/2009 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso ir panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2299/89

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai ir priedai.

B. AVIACIJOS SAUGA

Civilinės aviacijos sauga ir EASA pagrindinis reglamentas

Nr. 216/2008

2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. liepos 30 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 690/2009,
- Reglamentu (ES) Nr. 1108/2009

Taikomos nuostatos: 1–3 straipsniai (tik pirmos dalys) ir priedas,

- 2013 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 6/2013,
- 2016 m. sausio 5 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2016/4.

Taikomos nuostatos: 1–68 straipsniai, išskyrus 65 straipsnį, 69 straipsnio 1 dalies antra pastraipa ir 4 dalis, I–VI priedai.

Nr. 319/2014

2014 m. kovo 27 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 319/2014 dėl Europos aviacijos saugos agentūros renkamų mokesčių ir rinkliavų, panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 593/2007

Taikomos nuostatos: 1–17 straipsniai ir priedas.

Nr. 646/2012

2012 m. liepos 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 646/2012, kuriuo nustatomos taisyklės, susijusios su vienkartinėmis ir periodinėmis baudomis, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008

Taikomos nuostatos: 1–25 straipsniai.

Nr. 104/2004

2004 m. sausio 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 104/2004, nustatantis taisykles dėl Europos aviacijos saugos agentūros Apeliacinės valdybos organizacijos ir sudėties

Taikomos nuostatos: 1–7 straipsniai ir priedas.

Skrydžių vykdymas

Nr. 965/2012

2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, su pakeitimais, padarytais:

- 2013 m. rugpjūčio 14 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 800/2013,
- 2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 71/2014,
- 2014 m. sausio 29 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 83/2014,
- 2014 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 379/2014,

- 2015 m. sausio 29 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/140,
- 2015 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/1329,
- 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/640,
- 2015 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/2338,
- 2016 m. liepos 22 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2016/1199,
- 2017 m. kovo 1 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2017/363.

Taikomos nuostatos: 1–9a straipsniai, I–VIII priedai.

Orlaivio įgula

Nr. 1178/2011

2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, su pakeitimais, padarytais:

- 2012 m. kovo 30 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 290/2012,
- 2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 70/2014,

- 2014 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 245/2014,
- 2015 m. kovo 17 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/445,
- 2016 m. balandžio 6 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2016/539.

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai, I–IV priedai.

Eismo įvykių tyrimas

Nr. 996/2010

2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, su pakeitimais, padarytais:

- 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 376/2014.

Taikomos nuostatos: 1–23 straipsniai, išskyrus 7 straipsnio 4 dalį ir 19 straipsnį (panaikintus Reglamentu (ES) Nr. 376/2014).

Nr. 2012/780

2012 m. gruodžio 5 d. Komisijos sprendimas 2012/780/ES dėl priegos prie Europos centrinės saugos rekomendacijų ir su jomis susijusių atsakymų saugyklos, sukurtos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, 18 straipsnio 5 dalį, teisių

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai.

Pradinis tinkamumas skraidyti

Nr. 748/2012

2012 m. rugsėjo 3 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 748/2012, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles, su pakeitimais, padarytais:

- 2013 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 7/2013,
- 2014 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 69/2014,

- 2015 m. birželio 30 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/1039,
- 2016 m. sausio 5 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2016/5.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I priedas.

Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti

Nr. 1321/2014

2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo, su pakeitimais, padarytais:

- 2015 m. liepos 3 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/1088,
- 2015 m. rugsėjo 16 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/1536,
- 2017 m. vasario 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2017/334.

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, I–IV priedai.

Papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos

Nr. 2015/640

2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai ir priedai.

Aerodromai

Nr. 139/2014

2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–IV priedai.

Trečiųjų valstybių vežėjai

Nr. 452/2014

2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų valstybių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

Taikomos nuostatos: 1–4 straipsniai ir 1 ir 2 priedai.

Oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugos

Nr. 2015/340

2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/340, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su skrydžių vadovų licencijomis ir pažymėjimais susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 805/2011

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–IV priedai.

Nr. 2017/373

2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai ir priedai.

Pranešimai apie įvykius

Nr. 376/2014

2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007

Taikomos nuostatos: 1–7 straipsniai, 9 straipsnio 3 dalis, 10 straipsnio 2–4 dalys, 11 straipsnio 1 ir 7 dalys, 13 straipsnis, išskyrus jo 9 dalį, 14–16 straipsniai, 21 straipsnis ir I -III priedai.

Nr. 2015/1018

2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas

Taikomos nuostatos: 1 straipsnis ir I–V priedai.

Standartizacijos patikrinimai

Nr. 628/2013

2013 m. birželio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 628/2013 dėl Europos aviacijos saugos agentūros darbo metodų, taikomų atliekant standartizacijos patikrinimus ir vykdam Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 216/2008 nustatytų taisyklių taikymo stebėseną, kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 736/2006

Taikomos nuostatos: 1–26 straipsniai.

Su ES skrydžių sauga susijęs oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Europos Sąjungoje, sąrašas

Nr. 2111/2005

2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį

Taikomos nuostatos: 1–13, 15 ir 16 straipsniai ir priedas.

Nr. 473/2006

2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 473/2006, nustatantis oro vežėjų, kuriems galioja Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisykles

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, A–C priedai.

Nr. 474/2006

2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą, su paskutiniais pakeitimais, padarytais:

2016 m. birželio 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/963.

Taikomos nuostatos: 1 ir 2 straipsniai, I ir II priedai.

Techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros civilinės aviacijos srityje

Nr. 3922/91

1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje, su pakeitimais, padarytais:

- 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1899/2006,
- 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1900/2006,

- 2007 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 8/2008,
- 2008 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 859/2008.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, išskyrus 4 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 2 dalį (antrą sakinį), 12 ir 13 straipsniai, I–III priedai.

C. AVIACIJOS SAUGUMAS

Nr. 300/2008

2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002

Taikomos nuostatos: 1–15, 18, 21 straipsniai ir priedas

Nr. 272/2009

2009 m. balandžio 2 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 272/2009, kuriuo papildomi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 priede nustatyti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos saugumo standartai, su pakeitimais, padarytais:

- 2010 m. balandžio 9 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 297/2010,

- 2011 m. liepos 22 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 720/2011,
- 2011 m. lapkričio 10 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1141/2011,
- 2013 m. kovo 19 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 245/2013.

Taikomos nuostatos: 1 ir 2 straipsniai ir priedas.

Nr. 1254/2009

2009 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1254/2009, kuriuo nustatomi kriterijai, kurių laikydamosi valstybės narės gali netaikyti bendrųjų pagrindinių civilinės aviacijos saugumo standartų ir imtis alternatyvių saugumo priemonių, su pakeitimais, padarytais:

- 2016 m. lapkričio 30 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2016/2096.

Nr. 18/2010

2010 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 18/2010, iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 nuostatas dėl nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų reikalavimų

Nr. 2015/1998

2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios priemonės bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, su pakeitimais, padarytais:

- 2015 m. gruodžio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/2426,
- 2017 m. **gegužės 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2017/815.**

Nr. 2015/8005

2015 m. lapkričio 16 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas C(2015)8005, kuriuo nustatomos visapusiškos bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti skirtos priemonės, kuriose pateikiama Reglamento (EB) Nr. 300/2008 18 straipsnio a punkte nurodyta informacija, su pakeitimais, padarytais: 2017 m. gegužės 15 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimu C(2017) 3030.

Nr. 72/2010

2010 m. sausio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 72/2010, kuriuo nustatoma Komisijos atliekamų patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka, su pakeitimais, padarytais:

- 2016 m. kovo 31 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/472.

D. ORO EISMO VALDYMAS

Nr. 549/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009*.

Taikomos nuostatos: 1–4, 6, 9–13 straipsniai.

Nr. 550/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009*.

Taikomos nuostatos: 1–18 straipsniai, I priedas.

Nr. 551/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009*.

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai.

Nr. 552/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas), su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1070/2009*.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I–V priedai.

* Reglamentas (EB) Nr. 1070/2009 atveju taikomos nuostatos: 1–4 straipsniai, išskyrus 1 straipsnio 4 dalį.

Veiklos rezultatai ir mokesčiai už paslaugas

Nr. 390/2013

2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 390/2013, kuriuo nustatomas oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų planas

Nr. 391/2013

2013 m. gegužės 3 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema

Tinklo funkcijos

Nr. 677/2011

2011 m. liepos 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 677/2011, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 691/2010, su pakeitimais, padarytais:

- 2014 m. rugsėjo 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 970/2014,
- 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2017/373.

Taikomos nuostatos: 1–25 straipsniai ir priedai.

Nr. 255/2010

2010 m. kovo 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 255/2010, kuriuo nustatomos bendrosios oro eismo srautų valdymo taisyklės, su pakeitimais, padarytais:

- 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 923/2012,
- 2016 m. birželio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/1006.

Taikomos nuostatos: 1–15 straipsniai ir priedai.

Nr. 2011/4130

2011 m. liepos 7 d. Komisijos sprendimas C(2011) 4130 dėl tinklo valdytojo paskyrimo bendro Europos dangaus oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijoms vykdyti

Sąveikumas

Nr. 1032/2006

2006 m. liepos 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1032/2006, nustatantis automatinių sistemų, kurias skrydžių valdymo tarnybos naudoja keisdamosi skrydžio duomenimis, perduodamos pranešimus, derindamos ir vienos kitai perduodamos skrydžių valdymą, reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2009 m. sausio 16 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 30/2009.

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai, I–V priedai.

Nr. 1033/2006

2006 m. liepos 4 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1033/2006, nustatantis bendro Europos dangaus priešskrydinio etapo skrydžių planų procedūrų reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2010 m. spalio 18 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 929/2010,
- 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 923/2012,
- 2013 m. gegužės 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 428/2013,

- 2016 m. gruodžio 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2120.

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai ir priedas.

Nr. 633/2007

2007 m. birželio 7 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 633/2007, nustatantis pranešimo apie skrydžio duomenis ir paskaičiuotąjį laiką perdavimo protokolo, naudojamo pranešti, koordinuoti ir perduoti skrydžių valdymui iš vienos skrydžių valdymo tarnybos į kitą, taikymo reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2011 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 283/2011.

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, I–IV priedai.

Nr. 29/2009

2009 m. sausio 16 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 29/2009, nustatantis bendro Europos dangaus duomenų ryšio paslaugų reikalavimus, su pakeitimais, padarytais:

- 2015 m. vasario 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/310.

Taikomos nuostatos: 1–14 straipsniai, I–III priedai.

Nr. 262/2009

2009 m. kovo 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 262/2009, kuriuo nustatomi suderinto S režimo užklausklio kodų skyrimo ir naudojimo bendrame Europos danguje reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

- 2016 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2345.

Taikomos nuostatos: 1–12 straipsniai, I–VI priedai.

Nr. 73/2010

2010 m. sausio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 73/2010, kuriuo nustatomi bendro Europos dangaus oro navigacijos duomenų ir informacijos kokybės reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

- 2014 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1029/2014.

Taikomos nuostatos: 1–13 straipsniai, I–X priedai.

Nr. 1206/2011

2011 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1206/2011, kuriuo nustatomi bendro Europos dangaus su apžvalga susiję orlaivių atpažinimo reikalavimai

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai, I–VII priedai.

Nr. 1207/2011

2011 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1207/2011, kuriuo nustatomi bendro Europos dangaus su apžvalga susiję veikimo charakteristikų ir sąveikos reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

- 2014 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1028/2014,
- 2017 m. kovo 6 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2017/386.

Taikomos nuostatos: 1–14 straipsniai, I–IX priedai.

Nr. 1079/2012

2012 m. lapkričio 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1079/2012, kuriuo nustatomi bendrame Europos danguje naudojamų kalbinio ryšio kanalų išskirstymo reikalavimai, su pakeitimais, padarytais:

- 2013 m. liepos 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 657/2013,
- 2016 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/2345.

Taikomos nuostatos: 1–14 straipsniai, I–V priedai.

SESAR

Nr. 219/2007

2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo, su pakeitimais, padarytais:

- 2008 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1361/2008,
- 2014 m. birželio 16 d. Tarybos reglamentu (ES) Nr. 721/2014.

Taikomos nuostatos: 1 straipsnio 1, 2 ir 5–7 dalys, 2 ir 3 straipsniai, 4 straipsnio 1 dalis ir priedas.

Nr. 409/2013

2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 409/2013 dėl Europos oro eismo valdymo planui įgyvendinti būtinų bendrų projektų apibrėžimo, valdymo struktūrų parengimo ir paskatų sukūrimo

Taikomos nuostatos: 1–15 straipsniai.

Nr. 716/2014

2014 m. birželio 27 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 716/2014 dėl bandomojo bendro projekto, reikalingo Europos oro eismo valdymo pagrindiniam planui įgyvendinti, sukūrimo

Oro erdvė

Nr. 2150/2005

2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2150/2005, nustatantis lankstaus oro erdvės naudojimo bendrąsias taisykles

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai ir priedas.

Nr. 923/2012

2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010, su pakeitimais, padarytais:

– 2015 m. vasario 20 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 2015/340,

- 2016 m. liepos 20 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/1185.

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai ir priedas, įskaitant jo priedėlius.

Nr. 1332/2011

2011 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore, su pakeitimais, padarytais:

- 2016 m. balandžio 15 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/583.

Taikomos nuostatos: 1–4 straipsniai ir priedas.

E. APLINKA IR TRIUKŠMAS

Nr. 2002/49

2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo, su pakeitimais, padarytais:

- 2008 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1137/2008,

– 2015 m. gegužės 19 d. Komisijos direktyva (ES) 2015/996.

Taikomos nuostatos: 1–12 straipsniai, I–VI priedai.

Nr. 2003/96

2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą

Taikomos nuostatos: 14 straipsnio 1 dalies b punktas ir 2 dalis.

Nr. 2006/93

2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/93/EB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988 m.) 16 priedo 1 tomo II dalies 3 skyriaus reikalavimai, naudojimo reglamentavimo

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai, I ir II priedai.

Nr. 598/2014

2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 598/2014, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai, I ir II priedai.

F. VARTOTOJŲ APSAUGA

Nr. 2027/97

1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, su pakeitimais, padarytais:

– 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002.

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai ir priedas.

Nr. 261/2004

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai.

Nr. 1107/2006

2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai, I ir II priedai.

G. SOCIALINIAI ASPEKTAI

Nr. 89/391

1989 m. birželio 12 d. Tarybos Direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo, su pakeitimais, padarytais:

– 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/30/EB.

Taikomos nuostatos (tik civilinei aviacijai taikomos nuostatos): 1–16 straipsniai.

Nr. 2000/79

2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyva 2000/79/EB dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo

Taikomos nuostatos: 2 ir 3 straipsniai ir priedas.

Nr. 2003/88

2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų

Taikomos nuostatos (tik civilinei aviacijai taikomos nuostatos): 1–20, 22 ir 23 straipsniai.