EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 8.4.2021
COM(2021) 161 final

ANNEX

**BIJLAGE**

***bij***

**Voorstel voor een besluit van de Raad**

**betreffende de ondertekening, namens de Europese Unie, en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst inzake de gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Republiek Armenië, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds**

# OVEREENKOMST INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE TUSSEN DE REPUBLIEK ARMENIË, ENERZIJDS, EN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ANDERZIJDS

INHOUDSOPGAVE

ARTIKEL 1: Doel
ARTIKEL 2: Definities

TITEL I: ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 3: Toekenning van rechten
ARTIKEL 4: Exploitatievergunning
ARTIKEL 5: Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen
ARTIKEL 6: Investeringen in luchtvaartmaatschappijen
ARTIKEL 7: Naleving van wetten en regels
ARTIKEL 8: Eerlijke concurrentie
ARTIKEL 9: Commerciële opportuniteiten
ARTIKEL 10: Douanerechten en belastingen
ARTIKEL 11: Gebruikersheffingen
ARTIKEL 12: Passagiers- en goederentarieven
ARTIKEL 13: Statistieken

TITEL II: SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGEBIED

ARTIKEL 14: Veiligheid van de luchtvaart
ARTIKEL 15: Beveiliging van de luchtvaart
ARTIKEL 16: Luchtverkeersbeheer
ARTIKEL 17: Milieu
ARTIKEL 18: Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen
ARTIKEL 19: Bescherming van de consument
ARTIKEL 20: Geautomatiseerde boekingssystemen
ARTIKEL 21: Sociale aspecten

TITEL III: INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 22: Interpretatie en tenuitvoerlegging
ARTIKEL 23: Het gemengd comité
ARTIKEL 24: Geschillenbeslechting en arbitrage

ARTIKEL 25: Vrijwaringsmaatregelen
ARTIKEL 26: Verhouding met andere overeenkomsten
ARTIKEL 27: Wijzigingen
ARTIKEL 28: Beëindiging
ARTIKEL 29: Registratie van de overeenkomst
ARTIKEL 30: Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

BIJLAGE I : Overgangsbepalingen
BIJLAGE II : Regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart

DE REPUBLIEK ARMENIË (hierna "Armenië" genoemd),

enerzijds,

en

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna gezamenlijk "de EU-Verdragen" genoemd) en lidstaten van de Europese Unie, hierna gezamenlijk "de EU-lidstaten" en afzonderlijk "de EU-lidstaat" genoemd),

en de EUROPESE UNIE,

anderzijds;

Armenië en de EU-lidstaten, als partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, samen met de Europese Unie;

WIJZENDE OP de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 22 april 1996;

DE WENS UITDRUKKEND een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen, gebaseerd op de doelstelling om de toegang tot de markten van de partijen open te stellen met gelijke concurrentievoorwaarden, non-discriminatie en inachtneming van dezelfde regels, met name op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, concurrentie, sociale aspecten en milieu;

DE WENS UITDRUKKEND de luchtdiensten te verbeteren en een internationaal luchtvaartsysteem te bevorderen op basis van non-discriminatie en open en eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen;

DE WENS UITDRUKKEND hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen;

ERKENNENDE dat efficiënte luchtverbindingen belangrijk zijn om handel, toerisme, investeringen en sociaal-economische ontwikkeling te bevorderen;

OVEREENKOMENDE dat het belangrijk is de regels betreffende de gemeenschappelijke luchtvaartruimte te baseren op de relevante geldende wetgeving in de Europese Unie, zoals vastgesteld in bijlage II bij deze overeenkomst;

ERKENNENDE dat de volledige naleving van de regels van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte de partijen in staat stelt alle voordelen van die luchtvaartruimte volledig te benutten, zoals het openstellen van de toegang tot markten en het maximaliseren van de voordelen voor de consumenten, bedrijfssectoren en werknemers van beide partijen;

ERKENNENDE dat de totstandbrenging van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte en de toepassing van de regels ervan niet kan worden bereikt zonder, waar nodig, overgangsmaatregelen vast te stellen;

ERKENNENDE dat het belangrijk is in dit verband adequate bijstand te verlenen;

GELEID DOOR DE WENS het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen en bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen die gericht zijn tegen luchtvaartuigen en die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtvaartuigen nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van de reizigers in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

VASTBERADEN om de potentiële voordelen van regelgevende samenwerking en harmonisering van hun wet- en regelgeving op het gebied van de burgerluchtvaart zoveel mogelijk te benutten;

ERKENNENDE dat concurrerende luchtdiensten en een levensvatbare luchtvervoerssector belangrijke voordelen kunnen opleveren;

DE WENS UITDRUKKEND vrije, eerlijke en onverstoorde concurrentie te bevorderen, erkennende dat subsidies een nadelig effect kunnen hebben op de concurrentie en de basisdoelstellingen van deze overeenkomst in gevaar kunnen brengen, en erkennende dat de potentiële voordelen mogelijkerwijs niet kunnen worden benut zonder een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen, gekenmerkt door vrije, eerlijke en onverstoorde concurrentie;

VOORNEMENS voort te bouwen op bestaande overeenkomsten en regelingen tussen de partijen, teneinde te zorgen voor openstelling van de markttoegang en zoveel mogelijk voordelen te creëren voor de consumenten, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en hun personeelsleden, de gemeenschap in het algemeen en anderen die daar onrechtstreeks profijt van trekken;

Het belang BEVESTIGEND van bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid;

BEVESTIGEND dat er behoefte is aan dringende maatregelen tegen de klimaatverandering en aan een voortzetting van de samenwerking om de broeikasgasemissies van de luchtvaartsector te doen afnemen, in overeenstemming met multilaterale akkoorden op dit gebied en met name de relevante instrumenten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en het in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering gesloten akkoord van Parijs van 12 december 2015;

het belang BEVESTIGEND van de bescherming van de consument, met inbegrip van de bescherming die wordt geboden door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, en van het bereiken van een passend niveau van consumentenbescherming met betrekking tot luchtdiensten, en erkennende dat er behoefte is aan wederzijdse samenwerking op dit gebied;

ERKENNENDE dat de groei aan commerciële mogelijkheden niet mag leiden tot een afzwakking van de arbeidsnormen van de partijen, en het belang benadrukkend van de sociale dimensie van de internationale luchtvaart en van een onderzoek naar de gevolgen van de openstelling van markten voor de werknemers, de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden;

ER OP WIJZENDE dat het belangrijk is de toegang tot kapitaal voor de luchtvaartsector te verbeteren, teneinde de ontwikkeling van het luchtvervoer te kunnen voortzetten;

ERKENNENDE dat de mogelijkheid op toetreding van derde landen tot deze overeenkomst voordelen kan inhouden;

DE WENS UITDRUKKEND een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, in aanvulling op het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

## ARTIKEL 1

### Doel

Deze overeenkomst heeft tot doel een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de partijen tot stand te brengen, gebaseerd op geleidelijke openstelling van de markten, liberalisering van de eigendom van en het zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen, eerlijke en gelijke concurrentievoorwaarden, non-discriminatie en gemeenschappelijke regels op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en milieu. Daartoe worden in deze overeenkomst de tussen de partijen toepasselijke regels uiteengezet, onder de hierna vermelde voorwaarden. Deze regels omvatten de bepalingen die zijn opgenomen in de in bijlage II genoemde wetgeving.

## ARTIKEL 2

### Definities

Tenzij anders bepaald, wordt met het oog op de toepassing van deze overeenkomst verstaan onder:

1. "overeenkomst": de onderhavige overeenkomst, de bijlagen en aanhangsels daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;

2. "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, goederen en post, tegen vergoeding of betaling van huur, met inbegrip van geregelde en niet-geregelde luchtdiensten;

3. "bepaling van nationaliteit": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 4 van deze overeenkomst met betrekking tot eigendom, effectieve zeggenschap en hoofdvestiging;

4. "bepaling van deugdelijkheid": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst over voldoende financiële draagkracht en passende leidinggevende deskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren, en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;

5. "bevoegde autoriteiten" de overheidsagentschappen of -entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze overeenkomst;

6. "verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:

a) iedere wijziging die krachtens artikel 94, onder a), van het verdrag in werking is getreden en die door Armenië en de EU-lidstaat of -lidstaten geratificeerd is, voor zover zij ter zake doet; en

b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor zowel Armenië als de EU-lidstaat of -lidstaten van kracht is en ter zake doet;

7. "volledige kosten", de kosten van de dienstverlening plus een redelijke vergoeding voor vaste beheerskosten;

8. "internationaal luchtvervoer", luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;

9. "partijen": Armenië, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds;

10. "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies van en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;

11. "landing voor andere dan verkeersdoeleinden", een om een andere reden dan voor het aan boord nemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;

12. "passagierstarief": de prijs die aan de luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers moet worden betaald voor het vervoer van passagiers via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;

13. "goederentarief": de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van goederen via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;

14. "grondgebied": wat Armenië betreft, het grondgebied van de Republiek Armenië en, wat de Europese Unie en haar lidstaten betreft, het landoppervlak, de binnenwateren en de territoriale zee van de lidstaten die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen vastgestelde voorwaarden, en het luchtruim daarboven;

15. "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, met inbegrip van aanverwante diensten en faciliteiten;

16. "zelfafhandeling": situatie waarbij een gebruiker zichzelf rechtstreeks een of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit; voor de toepassing van deze definitie worden gebruikers onderling niet als derden beschouwd als:

a) de ene een meerderheidsbelang heeft in de andere, of

b) een zelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;

17. "rechten van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;

18. "derde land": een land dat geen partij is bij deze overeenkomst.

## TITEL I

## ECONOMISCHE BEPALINGEN

### ARTIKEL 3

### Toekenning van rechten

1. De overgangsbepalingen van bijlage I van deze overeenkomst zijn van toepassing op de in dit artikel vastgestelde rechten.

Verkeersrechten en routeschema

2. Elke partij verleent de andere partij op niet-discriminerende basis de hierna vermelde rechten met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;

b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

c) het recht geregelde en niet-geregelde internationale passagiersvluchten, gecombineerde vluchten en goederenvluchten uit te voeren tussen punten[1] op de volgende routes:

(i) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

punten in de Europese Unie - tussenliggende punten op het grondgebied van partnerlanden van het Europees nabuurschapsbeleid[2], partijen bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte[3], of lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie[4] - punten in Armenië - verdergelegen punten

(ii) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Armenië:

punten in Armenië - tussenliggende punten op het grondgebied van partnerlanden van het Europees nabuurschapsbeleid, partijen bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte, of lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie - punten in de Europese Unie

d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

Operationele flexibiliteit

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze op de in lid 2 gespecificeerde routes:

a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;

---

[1] De verwijzing naar punten in dit artikel moet worden opgevat als een verwijzing naar internationaal erkende luchthavens.

[2] Zie: Conclusies van de Raad van 16 juni 2003, samen met de mededeling van de Commissie over het Europees nabuurschapsbeleid van 12 mei 2004, door de Raad bekrachtigd in zijn conclusies van 14 juni 2004.

[3] Bekendgemaakt in PB L 285 van 16.10.2006.

[4] De Republiek IJsland, het Koninkrijk Noorwegen, de Zwitserse Bondsstaat en het Vorstendom Liechtenstein.

b) verschillende vluchtnummers combineren bij één vluchtuitvoering;

c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen bedienen, in om het even welke combinatie en volgorde, volgens de bepalingen van lid 2;

d) landingen op een punt of punten overslaan;

e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van hun luchtvaartuigen naar een ander ("change of gauge");

f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;

g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;

h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren ongeacht de herkomst van dit verkeer, en

(i) meer dan één punt bedienen op dezelfde vlucht (co-terminalisering).

De bij deze alinea voorziene operationele flexibiliteit kan worden uitgeoefend zonder richtings- of geografische beperkingen en zonder verlies van rechten om vervoer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze overeenkomst, voor zover:

(i) de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit Armenië een punt in Armenië bedienen;

(ii) de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie een punt in de Europese Unie bedienen.

4. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten, de routes, de herkomst en bestemming van het verkeer of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om redenen die verband houden met douane, techniek, exploitatie, veiligheid van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid, of tenzij anders bepaald in deze overeenkomst.

5. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, binnen het kader van

codesharingovereenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.

6. Niets in deze overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:

a) Armenië het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, goederen en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die zelfde EU-lidstaat;

b) de Europese Unie het recht in Armenië tegen vergoeding passagiers, bagage, goederen en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt in Armenië.

7. Bij de uitoefening van hun rechten en plichten uit hoofde van deze overeenkomst maken de partijen geen onderscheid tussen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, met name op basis van nationaliteit.

8. Onverminderd andere bepalingen van deze overeenkomst heeft elke partij het recht te weigeren internationaal luchtvervoer uit te voeren naar, van of via het grondgebied van een derde land waarmee deze partij geen diplomatieke betrekkingen onderhoudt.

## ARTIKEL 4

## Exploitatievergunning

1. Bij ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een partij, verleent de andere partij zo spoedig mogelijk de exploitatievergunningen en passende technische vergunningen, voor zover:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Armenië:

(i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Armenië bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Armenië; en

(ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Armenië, dat het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven, en de bevoegde autoriteit duidelijk is vermeld; en

(iii) tenzij anders bepaald in artikel 6 van deze overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Armenië en/of onderdanen van Armenië;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

(i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van de Europese Unie bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie; en

(ii) de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit duidelijk is vermeld; en

(iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van die lidstaat of lidstaten, en deze lidstaten en/of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij, tenzij anders bepaald in artikel 6 van deze overeenkomst;

c) de bepalingen van de artikelen 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze overeenkomst worden nageleefd; en

d) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt.

2. Wanneer de partijen exploitatievergunningen en technische vergunningen afgeven, behandelen zij alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op niet-discriminerende wijze.

3. Als een partij een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangt van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkent zij de door de eerste partij gedane vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof die vaststellingen door haar eigen bevoegde autoriteiten zijn gedaan, en voert zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder a) en b) hieronder.

a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de andere partij gedane vaststelling, de in lid 1 van dit artikel vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende exploitatievergunningen of technische vergunningen niet zijn nageleefd, dient de ontvangende partij de andere partij

daar onmiddellijk van in kennis te stellen en haar bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, en/of aanvullende informatie over deze redenen tot bezorgdheid vragen; op een dergelijk verzoek om overleg moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het gemengd comité.

b) Deze alinea heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen die verband houden met veiligheidscertificaten of -vergunningen, beveiligingsregelingen of verzekeringsdekking.

## ARTIKEL 5

### Weigering, intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen

1. Elke partij mag de exploitatievergunningen of technische vergunningen weigeren, intrekken, opschorten, aan voorwaarden onderwerpen of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze weigeren, opschorten, aan voorwaarden onderwerpen of beperken als:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Armenië:

(i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Armenië bevindt of de maatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Armenië beschikt; of

(ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend of gehandhaafd door Armenië, dat verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is vermeld; of

(iii) tenzij anders bepaald in artikel 6 van deze overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Armenië en/of onderdanen van Armenië;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

(i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van de Europese Unie bevindt of de luchtvaartmaatschappij geen houder is van een geldige

exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie; of

(ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of

(iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van die lidstaat of lidstaten, en deze lidstaten en/of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij, tenzij anders bepaald in artikel 6 van deze overeenkomst;

c) de bepalingen van de artikelen 8, 14 en 15 van deze overeenkomst niet zijn nageleefd; of

d) de luchtvaartmaatschappij de in artikel 7 van deze overeenkomst vermelde wetten en regels en/of de wetten en regels die normaal worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt, niet heeft nageleefd.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de andere partij.

3. Dit artikel houdt geen beperking in van de rechten van de partijen om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken overeenkomstig de bepalingen van artikel 14 of 15 van deze overeenkomst.

## ARTIKEL 6

### Investeringen in luchtvaartmaatschappijen

1. Onverminderd de artikelen 4 en 5 van deze overeenkomst, en nadat het gemengd comité overeenkomstig artikel 23, lid 8, heeft gecontroleerd of elke partij en/of haar onderdelen volgens haar wetgeving een meerderheidsbelang in en/of feitelijke zeggenschap over een luchtvaartmaatschappij van de andere partij mag verwerven, kunnen de partijen toestaan dat EU-lidstaten en/of hun onderdanen meerderheidseigenaar worden van en/of effectieve zeggenschap verwerven over een luchtvaartmaatschappij uit Armenië, of dat Armenië en/of onderdanen van Armenië meerderheidseigenaar worden van en/of effectieve zeggenschap verwerven over een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie, overeenkomstig lid 2 van dit artikel.

2. Met betrekking tot lid 1 van dit artikel worden specifieke investeringen door de partijen en/of hun onderdanen afzonderlijk toegestaan krachtens een voorafgaande beslissing van het gemengd comité, overeenkomstig artikel 23, lid 2, van deze overeenkomst.

In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. De bepalingen van artikel 23, lid 11, van deze overeenkomst zijn niet van toepassing op deze beslissingen.

## ARTIKEL 7

### Naleving van wetten en regels

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij zich houden aan de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren en inzake de exploitatie van luchtvaartuigen.

2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage, goederen en/of post aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen, bagage, goederen en post, van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

3. De partijen staan op hun grondgebied toe dat de luchtvaartmaatschappij van de andere partij maatregelen neemt om te garanderen dat alleen personen worden vervoerd die beschikken over de vereiste reisdocumenten voor binnenkomst op hun grondgebied of voor transit via het grondgebied van de andere partij.

## ARTIKEL 8

### Eerlijke concurrentie

1. De partijen erkennen dat het hun gezamenlijke doelstelling is een eerlijk concurrentieklimaat te scheppen en aan de bedrijven van beide partijen die actief zijn in de luchtvervoerssector eerlijke

en gelijke kansen te bieden om de concurrentie aan te gaan voor de exploitatie van overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes. De partijen nemen dan ook alle passende maatregelen om ervoor te zorgen dat deze doelstelling wordt bereikt.

2. De partijen bevestigen dat vrije concurrentie zonder verstoringen belangrijk is om de doelstellingen van deze overeenkomst te helpen bereiken en merken op dat het bestaan van een uitgebreide concurrentiewetgeving en een onafhankelijke concurrentieautoriteit, alsook de gezonde en effectieve handhaving van hun nationale concurrentiewetgeving, belangrijk zijn voor het efficiënt verlenen van luchtvervoersdiensten. Het concurrentierecht van elke partij dat betrekking heeft op de kwesties die onder dit artikel vallen, zoals periodiek gewijzigd, is van toepassing op de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen binnen het rechtsgebied van elke partij. De partijen delen de doelstelling van verenigbaarheid en convergentie van de concurrentiewetgeving en de effectieve toepassing ervan. Ze werken samen indien nodig en als de effectieve toepassing van de concurrentiewetgeving dit rechtvaardigt, met name door hun luchtvaartmaatschappij(en) of andere onderdanen toestemming te geven om, overeenkomstig hun respectieve regels en rechtspraak, relevante informatie mee te delen met betrekking tot een onder de concurrentiewetgeving vallende actie van de concurrentieautoriteiten van de andere partij.

3. Niets in deze overeenkomst kan de autoriteit en de rechten van de bevoegde concurrentieautoriteiten en de rechtbanken van de partijen (en de Europese Commissie) beïnvloeden, beperken of schaden, en alle vragen met betrekking tot de toepassing van de concurrentiewetgeving blijven onder de exclusieve bevoegdheid van deze autoriteiten en rechtbanken vallen. Alle maatregelen van een partij uit hoofde van dit artikel laten eventuele maatregelen van deze autoriteiten en rechtbanken dus onverlet.

4. Alle uit hoofde van dit artikel genomen maatregelen vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de partijen en zijn uitsluitend gericht tot de andere partij en/of de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij die luchtvervoersdiensten leveren naar/van de partijen. Deze maatregelen vallen niet onder de geschillenbeslechtingsprocedure van artikel 24 van deze overeenkomst.

5. De partijen vermijden elke vorm van discriminatie of oneerlijke praktijken die nadelige gevolgen hebben voor de kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om eerlijke en gelijke concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten.

6. De partijen mogen geen overheidssubsidies of -steun verstrekken aan een bedrijf of daarvoor toestemming geven als dit nadelige gevolgen heeft voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om de concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten. Dergelijke overheidssubsidies of -steun kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt zijn tot: kruissubsidiëring; vergoeding van bedrijfsverliezen; kapitaalinbreng of dotatie; subsidies; garanties; bevoorrechte leningen of verzekeringen; bescherming tegen faillissement; het afzien van de invordering van verschuldigde bedragen; het afzien van een normale winst op geïnvesteerde overheidsmiddelen; belastingverlaging of -vrijstelling; vergoeding van door overheden opgelegde lasten; en toegang, op discriminerende of niet-commerciële basis, tot luchtvaartnavigatie- of luchthavenfaciliteiten en -diensten, brandstof, grondafhandeling, beveiliging, geautomatiseerde boekingssystemen, slottoewijzing of andere faciliteiten en diensten

die nodig zijn voor de exploitatie van luchtdiensten.

7. Als een partij overheidssubsidies of -steun verstrekt of een bedrijf ondersteunt, moet zij de transparantie van dergelijke maatregelen garanderen met passende middelen, bijvoorbeeld door van de luchtvaartmaatschappij te eisen dat zij deze subsidie of staatssteun duidelijk en afzonderlijk in haar rekeningen vermeldt.

8. Elke partij verleent de andere partij, op haar verzoek, binnen een redelijke termijn financiële verslagen over de entiteiten die onder haar rechtsbevoegdheid vallen, alsook alle andere informatie waar de andere partij redelijkerwijs om kan verzoeken om de naleving van de bepalingen van dit artikel te waarborgen. Dit kan gedetailleerde informatie over subsidies en steun omvatten. Het is mogelijk dat de partij die toegang tot de informatie vraagt, deze informatie vertrouwelijk moet behandelen.

9. Onverminderd alle maatregelen die worden genomen door de bevoegde concurrentieautoriteit en/of rechtbank die bevoegd is voor de toepassing van de in leden 5 en 6 bedoelde regels,

a) kan een partij, als zij van mening is dat een luchtvaartmaatschappij slachtoffer is van discriminatie of oneerlijke praktijken in de zin van leden 5 en 6 hierboven en voor zover dit kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op centraal, regionaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken. Dit overleg gaat van start binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de partijen voldoende informatie uit om een volledig onderzoek van het door een van de partijen gemelde probleem mogelijk te maken.

b) als de partijen er niet in slagen om het probleem binnen dertig (30) dagen na het begin van het overleg op te lossen of als het overleg niet binnen dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek betreffende een vermeende inbreuk tegen leden 5 en 6 hierboven van start gaat, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om de uit hoofde van deze overeenkomst aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij toegekende rechten op te schorten door de exploitatievergunning van deze luchtvaartmaatschappij(en) te weigeren, in te trekken of op te schorten, door de uitoefening van die rechten te onderwerpen aan de door haar nodig geachte voorwaarden, door heffingen op te leggen of door andere maatregelen te nemen. Overeenkomstig dit lid genomen maatregelen moeten passend en evenredig zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

10. Elke partij past de antitrustwetgeving effectief toe overeenkomstig lid 2 en verbiedt luchtvaartmaatschappijen om:

a) ten aanzien van alle andere luchtvaartmaatschappijen, overeenkomsten te sluiten, besluiten te nemen of feitelijke gedragingen te vertonen die gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten naar/van deze partij, en die tot doel of als gevolg hebben dat de concurrentie wordt belemmerd, beperkt of verstoord. Dit verbod kan worden opgeheven als die overeenkomsten, besluiten of feitelijke gedragingen de verlening of verspreiding van de diensten helpen verbeteren of de technische of economische vooruitgang helpen bevorderen, waarbij een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende winsten wordt voorbehouden aan de consumenten, en zonder: a) aan de betrokken ondernemingen beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn, b) de betrokken ondernemingen de mogelijkheid te geven voor een wezenlijk deel van de desbetreffende diensten de mededinging uit te schakelen, en

b) misbruik te maken van een dominante positie die gevolgen kan hebben voor de luchtvervoersdiensten naar/van deze partij.

11. Elke partij wijst de toepassing van de in lid 10 bedoelde antitrustwetgeving exclusief toe aan haar onafhankelijke bevoegde concurrentieautoriteit en/of rechtbank.

12. Onverminderd alle maatregelen die worden genomen door de onafhankelijke bevoegde concurrentieautoriteit en/of rechtbank die bevoegd is voor de toepassing van de in lid 10 bedoelde regels, kan een partij, als zij van oordeel is dat een luchtvaartmaatschappij slachtoffer is van een vermeende inbreuk tegen lid 10 en voor zover dat kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op centraal, regionaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken. Dit overleg gaat van start binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de partijen voldoende informatie uit om een volledig onderzoek van het door een van de partijen gemelde probleem mogelijk te maken.

13. Als de partijen er niet in slagen om het probleem binnen dertig (30) dagen na het begin van het overleg op te lossen of als het overleg niet binnen dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek betreffende een vermeende inbreuk tegen lid 10 van start gaat, en voor zover de bevoegde concurrentieautoriteit of rechtbank een schending van de antitrustwetgeving heeft vastgesteld, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om de uit hoofde van deze overeenkomst aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toegekende rechten op te schorten door de exploitatievergunning van deze luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken of op te schorten, door de uitoefening van die rechten te onderwerpen aan de door haar nodig geachte voorwaarden, door heffingen op te leggen of door andere maatregelen te nemen. Overeenkomstig dit lid genomen maatregelen moeten passend en evenredig zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

ARTIKEL 9

Commerciële opportuniteiten

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel A van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentieverstoringen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen zijn niet verplicht een plaatselijke partner te hebben.

4. Het bij artikel 23 opgerichte gemengd comité ontwikkelt een proces van samenwerking met betrekking tot bedrijfsvoering en commerciële opportuniteiten, ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief uit de weg ruimen van hinderpalen voor de bedrijfsvoering en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder ontwikkelingen in de richting van wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 23 van deze overeenkomst mag een partij verzoeken om een vergadering van het gemengd comité teneinde alle vragen met betrekking tot de toepassing van dit artikel te bespreken.

5. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren en faciliteiten te openen voor de verlening van luchtvervoersdiensten en voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten en hebben het recht zowel hun eigen tickets en/of luchtvrachtbrieven als die van alle andere luchtvaartmaatschappijen te verkopen en af te geven.

6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens negentig (90) dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels.

7.a) Onverminderd het bepaalde onder b) heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht:

(i) haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling"); of

(ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, met inbegrip van andere luchtvaartmaatschappijen, voor zover deze leveranciers krachtens de wetten en voorschriften van elke partij toegang hebben tot de markt en dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

b) Met betrekking tot de in het bovenstaande punt a), onder (i) en (ii), bedoelde rechten gelden uitsluitend specifieke beperkingen inzake beschikbare ruimte of capaciteit die nodig zijn voor een veilige exploitatie van de luchthaven. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling wordt beperkt, verhinderd of uitgesloten en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, ziet de desbetreffende partij erop toe dat deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van dergelijke diensten worden vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

8. Elk grondafhandelingsbedrijf, ongeacht of het een luchtvaartmaatschappij betreft of niet, heeft met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht om grondafhandelingsdiensten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op dezelfde luchthaven, voor zover dit toegestaan is door en in overeenstemming is met de toepasselijke wetten en regels.

9. Elke partij ziet erop toe dat haar procedures, richtsnoeren en regels voor de toekenning van de slots op de luchthavens op haar grondgebied op onafhankelijke, transparante, doeltreffende, niet-discriminerende en tijdige wijze worden toegepast.

10. Een partij mag de aanmelding van operationele plannen, programma's of dienstregelingen voor krachtens deze overeenkomst geëxploiteerde diensten enkel vereisen om te kunnen nagaan of de uit hoofde van deze overeenkomst verleende rechten in acht worden genomen. Wanneer een partij dergelijke aanmelding vereist, beperkt zij de administratieve lasten procedures voor tussenpersonen en voor de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

11. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

12. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, de aankoop van brandstof en de betaling van luchthavengelden, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta tegen de geldende wisselkoers.

13. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid en over te maken. De omwisseling en overmaking dienen onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient, en worden aan geen enkele heffing onderworpen, met uitzondering van de heffingen die de banken normaal in rekening brengen voor dergelijke omwisselingen en overmakingen.

14. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen, zoals overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit of codesharingregelingen, sluiten met:

a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;

b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en

c) een aanbieder van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land,

voor zover (i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten en (ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende rechten met betrekking tot de onderliggende route en (iii) de overeenkomst voldoet aan de eisen inzake veiligheid en mededinging die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke overeenkomsten.

15. Wanneer passagiersvervoer met coöperatieve marketingregelingen wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerders elk deel van de dienst zullen uitvoeren.

16. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam oppervlaktevervoer van passagiers aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer.

17. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen zonder

beperking toegestaan om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht van en naar willekeurige punten op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle internationaal erkende luchthavens met douanefaciliteiten, en inclusief, indien van toepassing, het recht op douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voorzover de expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

18. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

19. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, met het oog op de exploitatie van internationale luchtdiensten, overeenkomsten sluiten voor de terbeschikkingstelling van luchtvaartuigen, met of zonder bemanning, met:

a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en

b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land;

mits alle deelnemers aan die overeenkomsten het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de wetten en regels die door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast. Geen van beide partijen eist van de luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartuigen ter beschikking stelt dat zij krachtens deze overeenkomst moet beschikken over verkeersrechten voor de routes waarop de luchtvaartuigen zullen worden ingezet. De partijen mogen eisen dat deze overeenkomsten worden goedgekeurd door hun bevoegde autoriteiten. Als een partij een dergelijke goedkeuring eist, beperkt zij de administratieve lasten van de goedkeuringsprocedures voor de luchtvaartmaatschappijen tot een minimum.

## ARTIKEL 10

## Douanerechten en belastingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, voor zover zij aan boord van het luchtvaartuig blijven, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die

a) worden opgelegd door de nationale of lokale autoriteiten of de Europese Unie, en

b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de verleende dienst.

2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:

a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;

b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;

c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;

d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied;

3. Niets in deze overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-

discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.

4. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de prijs van de dienstverlening zijn gebaseerd.

8. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.

9. De bepalingen van deze overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw).

10. De bepalingen van de tussen EU-lidstaten en Armenië gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige overeenkomst.

## ARTIKEL 11

## Gebruikersheffingen

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel A van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

3. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden opgelegd voor het gebruik van luchthavendiensten en -infrastructuur, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende infrastructuur en diensten, met uitzondering van de rechten die worden opgelegd voor de levering van de in artikel 9, lid 7, bedoelde diensten, eerlijk, redelijk, en niet ten onrechte discriminerend zijn, geen discriminatie op basis van nationaliteit inhouden en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Onverminderd artikel 16, lid 1, moeten deze heffingen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveilingsvoorzieningen en -diensten op die luchthaven of op de luchthavens waarop een gemeenschappelijke heffingsregeling van toepassing is, maar mogen ze deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval worden deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

4. Elke partij eist dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en installaties overleg plegen en de informatie uitwisselen die nodig is om nauwkeurig te kunnen nagaan of de gebruikersheffingen redelijk zijn, overeenkomstig de beginselen van leden 2 en 3 van dit artikel. Elke partij ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat de gebruikers hun mening en opmerkingen kunnen geven alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

## ARTIKEL 12

### Passagiers- en goederentarieven

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun passagiers- en goederentarieven vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.

2. Elke partij mag op niet-discriminerende basis eisen dat de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hun bevoegde autoriteiten, op vereenvoudigde wijze en uitsluitend voor informatiedoeleinden, in kennis stellen van de passagiers- en goederentarieven voor diensten die op haar grondgebied vertrekken. Deze kennisgeving mag ten vroegste van de luchtvaartmaatschappijen worden gevraagd op het ogenblik dat het passagiers- of goederentarief voor het eerst wordt aangeboden.

3. De bevoegde autoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot, de eisen en procedures voor de aanmelding van passagiers- en goederentarieven en passagiers- en goederentarieven die mogelijkerwijs oneerlijk, onredelijk, discriminerend of gesubsidieerd zijn.

## ARTIKEL 13

### Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij op niet-discriminerende basis de beschikbare statistieken over luchtdiensten die in het kader van deze overeenkomst worden geëxploiteerd, zoals vereist uit hoofde van de wet- en regelgeving van de twee partijen, en die redelijkerwijze kan worden gevraagd.

2. De partijen werken samen in het kader van het bij artikel 23 van deze overeenkomst ingestelde gemengd comité teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van het in het kader van deze overeenkomst geëxploiteerde luchtvervoer, te vergemakkelijken.

# TITEL II

# SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGEBIED

## ARTIKEL 14

### Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel B van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. Teneinde te garanderen dat de partijen de bepalingen van dit artikel en de regelgevende eisen en normen van lid 1 van dit artikel toepassen, wordt Armenië vanaf de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

a) De overgang van Armenië naar de naleving van de in bijlage II, deel B, van deze overeenkomst gespecificeerde regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer wordt permanent gemonitord en periodiek beoordeeld door de Europese Unie, in samenwerking met Armenië.

b) Wanneer Armenië denkt te voldoen aan de in deel B van bijlage II bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, deelt het de Europese Unie mee dat een beoordeling moet worden uitgevoerd.

c) Wanneer Armenië de in bijlage II, deel B, van deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen volledig ten uitvoer heeft gelegd, bepaalt het bij artikel 23 van deze overeenkomst opgerichte gemengd comité de precieze status en voorwaarden waaraan Armenië moet voldoen om met een hogere status dan die van waarnemer te mogen deelnemen aan de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

3. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet-naleving van de bij het Verdrag vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.

4. De bevoegde autoriteiten van een partij kunnen op elk ogenblik om overleg vragen over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen.

5. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat:

a) een luchtvaartuig, product of activiteit niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of de in deel B van bijlage II bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer, al naargelang van toepassing,

b) er ernstige vermoedens bestaan dat een luchtvaartuig, product of activiteit niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of de in deel B van bijlage II bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer, al naargelang van toepassing, of

c) er ernstige vermoedens bestaan dat de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen of, al naargelang van toepassing, de in bijlage II, deel B, bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen, niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.

6. Wanneer een partij maatregelen neemt overeenkomstig lid 5 van dit artikel stelt zij de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

7. Alle overeenkomstig lid 5 van dit artikel door een partij genomen maatregelen worden stopgezet zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregelen is weggevallen.

## ARTIKEL 15

### Beveiliging van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, zoals gespecificeerd in deel C van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. Armenië kan worden onderworpen aan een inspectie van de Europese Commissie overeenkomstig de relevante wetgeving van de Europese Unie inzake beveiliging van de luchtvaart, zoals vermeld in bijlage II, deel C, bij deze overeenkomst. De partijen stellen het mechanisme vast dat nodig is voor de uitwisseling van informatie over de resultaten van dergelijke beveiligingsinspecties.

3. Aangezien de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, hun passagiers en hun bemanning een fundamentele voorwaarde is voor het exploiteren van internationale luchtdiensten, bevestigen beide partijen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe de partijen zijn toegetreden.

4. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn

macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere dreigingen tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart te voorkomen.

5. Voor zover dit niet bepaald is in de in bijlage II, deel C, bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, handelen de partijen in hun wederzijdse betrekkingen overeenkomstig de internationale normen voor luchtvaartbeveiliging en de passende aanbevolen praktijken van de ICAO. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

6. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief, maar niet beperkt tot, screening van passagiers en hun handbagage, screening van ruimbagage, screening en beveiligingscontroles van andere personen dan passagiers, daaronder begrepen bemanningsleden, en de voorwerpen die zij bij zich dragen, screening en beveiligingscontroles van goederen, post, boordbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden en controles van de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Deze maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in leden 1 en 5 van dit artikel vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart en andere beveiligingsvoorschriften in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij.

7. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit kunnen de partijen beveiligingsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op hun grondgebied, alsook noodmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging van de beveiliging; deze maatregelen moeten onverwijld aan de andere partij worden meegedeeld. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om bijzondere doch redelijke beveiligingsmaatregelen te nemen, en de eerste partij houdt rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en met het door die partij uitgedrukte standpunt. Elke partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking vormt van de bevoegdheid van een partij om een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een vergadering van het gemengd comité, zoals ingesteld bij artikel 23 van deze overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

8. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen,

staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

9. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

10. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, vraagt zij onmiddellijk om overleg met de andere partij. Dit overleg gaat van start binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek.

11. Onverminderd artikel 5 van deze overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen vijftien (30) dagen na dit verzoek, of een langere periode, indien overeengekomen, een bevredigende oplossing wordt gevonden.

12. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij onmiddellijk voorlopige maatregelen treffen.

13. Alle overeenkomstig lid 11 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

## ARTIKEL 16

## Luchtverkeersbeheer

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel D van bijlage II bij deze overeenkomst, en indien niet voorzien bij het EU-regelgevingskader, minstens aan de relevante normen en aanbevolen praktijken van de ICAO, onder de hierna vermelde voorwaarden.

2. De partijen werken samen op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Armenië, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de luchtverkeersleidingscapaciteit te optimaliseren, vertragingen tot een minimum te

beperken en de milieuefficiëntie te vergroten. Om dit doel te verwezenlijken wordt Armenië met ingang van de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim en andere organen die verband houden met het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het gemengd comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.

3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectieve grondgebied te vergemakkelijken:

a) neemt Armenië alle nodig maatregelen om zijn institutionele en toezichtsstructuren op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer aan te passen aan de eisen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

b) richt Armenië met name een permanente toezichthoudende instantie op die minstens functioneel onafhankelijk is van de verlener(s) van luchtvaartnavigatiediensten;

c) betrekt de Europese Unie Armenië bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door:

(i) te onderzoeken of het mogelijk is samen te werken met of deel te nemen aan een bestaand functioneel luchtruimblok of een nieuw op te richten;

(ii) deel te nemen aan de netwerkfuncties van het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

(iii) te zorgen voor afstemming op de plannen voor de uitrol van SESAR;

(iv) de interoperabiliteit te versterken; en

d) neemt Armenië de nodige maatregelen om de EU-prestatieregeling toe te passen met als doel de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken en de veiligheid en capaciteit van de bestaande systemen te vergroten.

## ARTIKEL 17

## Milieu

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel E van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen nemen zich voor samen te werken om na te gaan welke gevolgen de luchtvaart heeft voor het milieu.

3. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te bestuderen en tot een minimum te beperken, in overeenstemming met de doelstellingen van deze overeenkomst.

4. De partijen erkennen dat het belangrijk is de klimaatverandering te bestrijden en derhalve de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart, zowel op nationaal als op internationaal niveau, aan te pakken. Zij komen overeen om intensiever samen te werken met betrekking tot deze kwesties, onder meer via relevante multilaterale akkoorden, met name de tenuitvoerlegging van de mondiale marktgebaseerde maatregel die is overeengekomen op de 39ste vergadering van de ICAO, en het gebruik van het mechanisme dat is ingesteld bij artikel 6.4 van de in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering gesloten Overeenkomst van Parijs met het oog op de ontwikkeling van internationale marktgebaseerde maatregelen voor de beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart en alle andere bij artikel 6 voorziene aspecten die van bijzonder belang zijn voor de internationale luchtvaart.

5. De partijen verbinden zich ertoe informatie uit te wisselen en regelmatig rechtstreeks overleg te houden tussen deskundigen teneinde beter samen te werken met het oog op de beperking van de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu; dit heeft onder meer betrekking op:

a) onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;

b) innovatie in het luchtverkeersbeheer, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken;

c) onderzoek naar en ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart;

d) de uitwisseling van standpunten over kwesties die verband houden met de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu en de beperking van de emissies van de luchtvaart die gevolgen hebben voor het klimaat; en

e) beperking van en toezicht op geluidsoverlast, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken.

6. Overeenkomstig hun multilaterale milieurechten en -plichten zullen de partijen ook effectief de samenwerking verbeteren, ook op financieel en technologisch gebied, met betrekking tot maatregelen die tot doel hebben de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart aan te pakken.

7. De partijen erkennen dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te voorkomen of te beperken, voor zover deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en plichten uit hoofde van het internationaal recht.

ARTIKEL 18

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

De partijen bevestigen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 in Montreal is opgesteld (het Verdrag van Montreal).

ARTIKEL 19

Bescherming van de consument

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel F van bijlage II bij deze overeenkomst.

ARTIKEL 20

Geautomatiseerde boekingssystemen

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel A van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. Op het grondgebied van een partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen (CRS) zijn gerechtigd om hun CRS in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere partij, mits het CRS voldoet aan alle desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere partij.

3. De partijen schrappen alle bestaande eisen die de vrije toegang van de geautomatiseerde boekingssystemen van een partij tot de markt van de andere partij beperken of op een andere wijze de concurrentie belemmeren. De partijen weerhouden zich ervan dergelijke eisen in de toekomst vast te stellen.

4. Geen enkele partij mag op haar grondgebied aan de verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen andere eisen met betrekking tot de schermen van die systemen opleggen, of toestemming geven voor de oplegging daarvan, dan die welke aan haar eigen verkopers of andere op haar markt gebruikte geautomatiseerde boekingssystemen worden opgelegd. Geen enkele partij mag verhinderen dat tussen verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen, dienstverleners die gebruik maken van deze systemen en abonnees daarvan, overeenkomsten worden gesloten met betrekking tot de uitwisseling van informatie over reisdiensten, voor zover die overeenkomsten het gemakkelijker maken om uitgebreide en neutrale informatie te verstrekken aan de consumenten of te voldoen aan regelgevende voorschriften inzake neutrale schermen.

5. Eigenaars en exploitanten van geautomatiseerde boekingssystemen van een partij die voldoet aan de relevante regelgevende voorschriften van de andere partij moeten dezelfde mogelijkheden krijgen om eigenaar te worden van geautomatiseerde boekingssystemen op het grondgebied van de andere partij als de eigenaars en exploitanten van andere geautomatiseerde boekingssystemen hebben op de markt van die partij.

## ARTIKEL 21

## Sociale aspecten

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in deel G van bijlage II bij deze overeenkomst.

2. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze overeenkomst op de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden. De partijen verbinden zich ertoe samen te werken met betrekking tot arbeidskwesties die onder het toepassingsgebied van deze overeenkomst vallen, onder meer wat betreft de gevolgen voor de werkgelegenheid, de fundamentele rechten op de werkplek, de arbeidsomstandigheden, de sociale bescherming en de sociale dialoog.

3. Via hun wetten, regels en praktijken bevorderen de partijen een hoog niveau van bescherming op het gebied van arbeidsomstandigheden en sociale bescherming in de burgerluchtvaartsector.

4. De partijen erkennen het belang van de voordelen die ontstaan wanneer aanzienlijke economische winsten van open en concurrerende markten gepaard gaan met hoge arbeidsnormen voor werknemers. De partijen passen deze overeenkomst zodanig toe dat ze bijdraagt tot hoge arbeidsnormen, ongeacht de eigendom of de aard van de betrokken luchtvaartmaatschappijen, en zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wetten niet worden ondermijnd maar effectief ten uitvoer worden gelegd.

5. Elke partij verbindt zich ertoe om internationaal erkende fundamentele arbeidsnormen, zoals vervat in de basisverdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie, welke door Armenië zijn geratificeerd, in haar wetgeving en praktijk te bevorderen en effectief ten uitvoer te leggen.

6. De partijen verbinden zich er ook toe andere internationaal overeengekomen normen en overeenkomsten op sociaal en arbeidsgebied die relevant zijn voor de burgerluchtvaartsector te bevorderen en effectief ten uitvoer te leggen en te handhaven in hun nationale wetgeving.

7. Elke partij mag vragen dat het gemengd comité bijeenkomt om de door die partij belangrijk geachte arbeidskwesties te bespreken.

## TITEL III

## INSTITUTIONELE BEPALINGEN

### ARTIKEL 22

### Interpretatie en tenuitvoerlegging

1. De partijen treffen alle passende algemene en specifieke maatregelen om de naleving van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze overeenkomst.

3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand, met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving van de respectieve partij, in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.

4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hun krachtens deze overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de bevoegde autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

5. Voor zover de bepalingen van deze overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage II bij deze overeenkomst genoemde besluiten inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van de EU-Verdragen en krachtens de EU-Verdragen genomen handelingen, worden deze bepalingen, wat hun uitvoering en toepassing betreft, in overeenstemming met de toepasselijke uitspraken en besluiten van het Hof van Justitie en de Europese Commissie uitgelegd.

## ARTIKEL 23

### Het gemengd comité

1. Hierbij wordt een gemengd comité van vertegenwoordigers van de partijen opgericht, dat verantwoordelijk is voor het toezicht op het beheer van deze overeenkomst en zorgt voor de correcte uitvoering ervan. Het gemengd comité doet aanbevelingen en neemt beslissingen in de gevallen waarin deze overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.

2. Het gemengd comité werkt en neemt besluiten op basis van consensus. De besluiten van het gemengd comité zijn bindend voor de partijen.

3. Het gemengd comité stelt zijn reglement van orde vast.

4. Het gemengd comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering van het gemengd comité te beleggen.

5. Een partij kan om een vergadering van het gemengd comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee (2) maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

6. Met het oog op de correcte toepassing van deze overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het gemengd comité.

7. Krachtens de bij artikel 3 van deze overeenkomst verleende rechten valideert het gemengd comité bij besluit de door de Europese Unie uitgevoerde beoordeling van de tenuitvoerlegging en toepassing van de bepalingen van de EU-wetgeving, zoals uiteengezet in bijlage I, punt 1, bij deze overeenkomst, door Armenië.

8. Overeenkomstig artikel 6 van deze overeenkomst onderzoekt het gemengd comité vragen met betrekking tot investeringen in luchtvaartmaatschappijen van de partijen en of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

9. Overeenkomstig artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) van deze overeenkomst houdt het gemengd comité toezicht op de geleidelijke uitfasering, tijdens de in bijlage I bij deze overeenkomst vermelde overgangsfase, van luchtvaartuigen die in de Republiek Armenië zijn geregistreerd, worden gebruikt door luchtvaartmaatschappijen die onder het regelgevend toezicht van de Republiek Armenië staan, en niet beschikken over een typecertificaat dat is afgegeven overeenkomstig de in bijlage II, deel B, bij deze overeenkomst vermelde EU-wetgeving, teneinde te garanderen dat deze luchtvaartuigen worden uitgefaseerd overeenkomstig bijlage I, lid 7, van deze overeenkomst.

10. Het gemengd comité zorgt ook voor samenwerking door met name, doch niet uitsluitend:

a) marktvoorwaarden voor de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten te beoordelen;

b) een antwoord te geven, met het oog op een effectieve oplossing, op de vragen in verband met de in artikel 9 (Commerciële activiteiten) bedoelde bedrijfsvoering en commerciële mogelijkheden, die een belemmering kunnen vormen voor de toegang tot de markt en voor de harmonieuze werking van de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten, als middel om te zorgen voor billijke concurrentie, onderlinge afstemming van de regelgeving en afname van de regelgevende beperkingen voor de exploitatie van luchtdiensten;

c) informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de luchtdiensten, bijvoorbeeld over wijzigingen van de wetgeving, de regelgeving en het beleid van de partijen;

d) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de overeenkomst of van de voorwaarden en procedures voor de toetreding van derde landen tot de overeenkomst;

e) algemene vragen in verband met investeringen, eigendom en zeggenschap te onderzoeken;

f) regelgevende samenwerking en wederzijds engagement te ontwikkelen teneinde de wederzijdse erkenning en convergentie van regels en maatregelen tot stand te brengen;

g) overleg te stimuleren, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld in internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen en in multilaterale regelingen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen;

h) de onderlinge uitwisseling van statistische informatie te vergemakkelijken, teneinde toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten die onder deze overeenkomst vallen; en

(i) de sociale gevolgen van de uitvoering van de overeenkomst te bestuderen en passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren te formuleren;

11. Als het gemengd comité de kwestie niet binnen zes (6) maanden na de doorverwijzing behandelt, kunnen de partijen passende vrijwaringsmaatregelen nemen overeenkomstig artikel 25 van deze overeenkomst.

12. Deze overeenkomst belet de verantwoordelijke autoriteiten van de partijen niet om buiten het gemengd comité samen te werken en besprekingen te voeren, onder meer op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtverkeersbeheer, luchtvaartinfrastructuur, mededinging en consumentenbescherming. De partijen houden het gemengd comité op de hoogte van de resultaten van deze samenwerking en besprekingen die een effect kunnen hebben op de toepassing van deze verordening.

## ARTIKEL 24

## Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Ieder geschil met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst, behalve in het kader van artikel 8 ontstane kwesties, dat niet door een bijeenkomst van het gemengd comité wordt opgelost, kan op verzoek van een partij worden doorverwezen naar arbitrage overeenkomstig de procedures van dit artikel.

2. Het arbitrageverzoek moet schriftelijk tot de andere partij worden gericht. De klagende partij vermeldt in haar verzoek welke maatregel in het geding is en legt uit, op zodanige wijze dat de rechtsgrond van de klacht duidelijk is, waarom die maatregel onverenigbaar is met de bepalingen van deze overeenkomst.

3. Tenzij de partijen anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:

a) binnen twintig (20) dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage stelt elke partij een scheidsrechter aan. Binnen dertig (30) dagen na hun benoeming wijzen deze twee scheidsrechters gezamenlijk een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden;

b) indien een partij verzuimt een scheidsrechter aan te stellen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt aangesteld overeenkomstig het bepaalde onder a), kan elke partij de voorzitter van de Raad van de ICAO verzoeken de nodige scheidsrechter of

scheidsrechters aan te stellen binnen dertig (30) dagen na ontvangst van dat verzoek. Als de voorzitter van de ICAO-raad een onderdaan is van Armenië of van een EU-lidstaat gaat de oudste vicevoorzitter van deze raad die geen onderdaan is van Armenië of van een EU-lidstaat over tot aanstelling.

4. Het scheidsgerecht wordt opgericht op de datum waarop de laatste van de drie scheidsrechters zijn aanstelling aanvaardt volgens de door het gemengd comité vast te stellen procedures.

5. Indien een partij daarom verzoekt, doet het scheidsgerecht binnen tien (10) dagen na zijn oprichting een voorlopige uitspraak over de vraag of het de zaak dringend acht.

6. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

7. Uiterlijk negentig (90) dagen na de datum van oprichting stelt het scheidsgerecht de partijen in kennis van een tussentijds verslag waarin de resultaten van het feitenonderzoek, de toepasselijkheid van de desbetreffende bepalingen alsmede de aan zijn bevindingen en aanbevelingen ten grondslag liggende beweegredenen zijn uiteengezet. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn tussentijds verslag. In geen geval mogen de partijen later dan honderdtwintig (120) dagen na de datum van oprichting van het scheidsgerecht in kennis worden gesteld van het tussentijds verslag.

8. Een partij kan binnen veertien dagen nadat zij van het verslag in kennis is gesteld het scheidsgerecht schriftelijk verzoeken bepaalde aspecten van het tussentijdse verslag te heroverwegen.

9. In geval van hoogdringendheid stelt het scheidsgerecht alles in het werk om de partijen binnen vijfenveertig (45) dagen, en uiterlijk binnen zestig (60) dagen, na de oprichting in kennis te stellen van zijn tussentijds verslag. Een partij kan binnen zeven (7) dagen nadat zij van het verslag in kennis is gesteld het scheidsgerecht schriftelijk verzoeken bepaalde aspecten van het tussentijds verslag te heroverwegen. Het scheidsgerecht kan het tussentijds verslag naar aanleiding van schriftelijke opmerkingen van de partijen wijzigen, en wanneer het dat zinvol acht, de zaak nader onderzoeken. In de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht worden de in de tussentijdse fase naar voren gebrachte argumenten afdoende besproken en wordt duidelijk ingegaan op de vragen en opmerkingen van de partijen.

10. Het scheidsgerecht stelt de partijen uiterlijk honderdtwintig (120) dagen na de oprichting in kennis van zijn definitieve beslissing. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn definitieve beslissing. In geen geval mogen de

partijen later dan honderdvijftig (150) dagen na de datum van oprichting van het scheidsgerecht in kennis worden gesteld van de definitieve beslissing.

11. In geval van hoogdringendheid stelt het scheidsgerecht alles in het werk om de partijen binnen zestig (60) dagen na de oprichting in kennis te stellen van zijn definitieve beslissing. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn definitieve beslissing. In geen geval mogen de partijen later dan vijfenzeventig (75) dagen na de datum van oprichting van het scheidsgerecht in kennis worden gesteld van de definitieve beslissing.

12. De partijen kunnen binnen tien (10) dagen nadat de beslissing is genomen om toelichting verzoeken; toelichtingen worden binnen vijftien (15) dagen na het verzoek gegeven.

13. Als het scheidsgerecht een schending van deze overeenkomst vaststelt en de verantwoordelijke partij zich niet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht houdt of niet binnen veertig (40) dagen na de kennisgeving van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht met de andere partij overeenstemming bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze overeenkomst voortvloeiende rechten opschorten of, indien nodig, de toepassing van deze overeenkomst volledig opschorten tot de verantwoordelijke partij voldoet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht of tot de partijen overeenstemming hebben bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing.

## ARTIKEL 25

## Vrijwaringsmaatregelen

1. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende vrijwaringsmaatregelen nemen. De werkingssfeer en de duur van deze vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze overeenkomst te herstellen. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

2. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar van in kennis via het gemengd comité en verstrekt zij alle relevante informatie.

3. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

4. Onverminderd artikel 4, lid 1, onder c), en artikel 5, lid 1, onder c), van deze overeenkomst, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één (1) maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 2 van dit artikel, tenzij de in lid 3 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

5. De betrokken partij stelt het gemengd comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.

6. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze overeenkomst.

## ARTIKEL 26

### Verhouding met andere overeenkomsten

1. Tijdens de periode van voorlopige toepassing overeenkomstig artikel 30 van deze overeenkomst worden de bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen de Republiek Armenië en EU-lidstaten die bestaan op het ogenblik van de ondertekening van deze overeenkomst opgeschort, tenzij anders bepaald in lid 2 van dit artikel.

2. Onverminderd leden 1 en 3 en voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:

a) mogen op het tijdstip van de ondertekening van deze overeenkomst bestaande rechten en in bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen de Republiek Armenië en EU-lidstaten vastgelegde gunstiger bepalingen of behandelingen inzake eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, type of verandering van luchtvaartuig, codesharing en tarifiëring, die niet onder deze overeenkomst vallen of die, wat de vrijheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen betreft, gunstiger of flexibeler zijn dan de bepalingen van de onderhavige overeenkomst, verder worden uitgeoefend;

b) moeten geschillen tussen de partijen met betrekking tot de vraag of de bepalingen of behandelingen van bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen de Republiek Armenië en EU-lidstaten gunstiger of flexibeler zijn, worden beslecht in het kader van het bij artikel 24 voorziene mechanisme voor geschillenbeslechting. Geschillen die betrekking hebben op de verhouding tussen tegenstrijdige bepalingen of behandelingen moeten eveneens worden beslecht in het kader van het bij artikel 24 voorziene mechanisme voor geschillenbeslechting.

3. Wanneer deze overeenkomst krachtens artikel 30 van kracht wordt, heeft ze voorrang op de relevante bepalingen van de bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen de Republiek Armenië

en EU-lidstaten die bestaan op het ogenblik van de ondertekening van deze overeenkomst, tenzij anders bepaald in lid 2 van dit artikel.

4. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij tijdig overleg in het gemengd comité, zoals bepaald in artikel 23 van deze overeenkomst, om te bepalen of deze overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

## ARTIKEL 27

## Wijzigingen

1. Alle wijzigingen van deze overeenkomst kunnen door de partijen worden overeengekomen na overleg overeenkomstig artikel 23 van deze overeenkomst. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 30 van deze overeenkomst.

2. Als een van de partijen de bepalingen van deze overeenkomst wenst te wijzigen, moet ze het gemengd comité daarvan in kennis stellen.

3. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.

4. Deze overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II bij deze overeenkomst vermeld domein vast te stellen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover de partijen het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze overeenkomst in acht nemen.

5. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II bij deze overeenkomst vermeld gebied overweegt, stelt zij de andere partij daar — voor zover mogelijk en passend — van in kennis. Op verzoek van een van de partijen kan overleg plaatsvinden in het gemengd comité.

6. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II bij deze overeenkomst vermeld gebied. Op verzoek van een partij organiseert het gemengd comité binnen zestig (60) dagen na deze kennisgeving een gedachtenwisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze overeenkomst.

7. Naar aanleiding van de in lid 6 van dit artikel bedoelde gedachtenwisseling zal het gemengd comité:

a) een beslissing nemen waarbij bijlage II bij deze overeenkomst wordt herzien, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;

b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze overeenkomst; of

c) andere maatregelen aanbevelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld, teneinde de goede werking van deze overeenkomst te waarborgen.

## ARTIKEL 28

### Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijk ook naar de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties gestuurd. Deze overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie dat één (1) jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging van kracht is, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

## ARTIKEL 29

### Registratie van de overeenkomst

Deze overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden, zodra ze in werking zijn getreden, geregistreerd bij de ICAO, overeenkomstig artikel 83 van het ICAO-verdrag, en bij het VN-secretariaat, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de VN.

## ARTIKEL 30

### Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

1. Deze overeenkomst dient door de partijen te worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig hun eigen procedures. De instrumenten van bekrachtiging of goedkeuring worden

neergelegd bij de depositaris, die de andere partij en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie daarvan in kennis stelt.

2. Het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie is de depositaris van deze overeenkomst.

3. Deze overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij het laatste bekrachtigings- of goedkeuringsinstrument heeft ontvangen.

4. Onverminderd lid 3 van dit artikel komen de partijen overeen om deze overeenkomst voorlopig toe te passen, zoals uiteengezet in lid 5 van dit artikel, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en binnenlandse wetgeving.

5. Deze overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij het volgende heeft ontvangen:

a) de kennisgeving van de Europese Unie dat zij de voor de Unie en haar lidstaten relevante en voor dit doel noodzakelijke procedures heeft voltooid; en

b) het door Armenië neergelegde bekrachtigings- of goedkeuringsinstrument, zoals vermeld in lid 1.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

In tweevoud gedaan te […] op […] van het jaar [...] in de Bulgaarse, Deense, Duitse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Griekse, Hongaarse, Ierse, Italiaanse, Kroatische, Letse, Litouwse, Maltese, Nederlandse, Poolse, Portugese, Roemeense, Sloveense, Slowaakse, Spaanse, Tsjechische; Zweedse en Armeense taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Republiek Armenië

Voor de Europese Unie

Voor het Koninkrijk België,

Voor de Republiek Bulgarije,

Voor Tsjechië,

Voor het Koninkrijk Denemarken,

Voor de Bondsrepubliek Duitsland,

Voor de Republiek Estland,

voor Ierland,

Voor de Helleense Republiek,

Voor het Koninkrijk Spanje,

Voor de Franse Republiek,

Voor de Republiek Kroatië,

Voor de Italiaanse Republiek,

Voor de Republiek Cyprus,

Voor de Republiek Letland,

Voor de Republiek Litouwen,

Voor het Groothertogdom Luxemburg,

Voor Hongarije,

Voor Malta,

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

Voor de Republiek Oostenrijk,

Voor de Republiek Polen,

Voor de Portugese Republiek,

Voor Roemenië,

Voor de Republiek Slovenië,

Voor de Slowaakse Republiek,

Voor de Republiek Finland,

Voor het Koninkrijk Zweden.

BIJLAGE I

OVERGANGSBEPALINGEN

1. Onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie wordt geëvalueerd of Armenië voldoet aan alle in bijlage II bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, met uitzondering van de in deel C van bijlage II bij deze overeenkomst vermelde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart; deze evaluatie moet worden gevalideerd door een besluit van het gemengd comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk twee (2) jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst uitgevoerd.

2. Onverminderd de bepalingen van artikel 3 van deze overeenkomst hebben de overeengekomen rechten en gespecificeerde routes van deze overeenkomst tot het ogenblik van de vaststelling van het in punt 1 van bijlage I bij deze overeenkomst vermelde besluit geen betrekking op het recht voor de luchtvaartmaatschappijen om andere rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen dan die welke zijn verleend uit hoofde van bilaterale overeenkomsten tussen de Republiek Armenië en EU-lidstaten, met inbegrip van dergelijke rechten voor de luchtvaartmaatschappijen uit Armenië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie.

Na de vaststelling van het in punt 1 van bijlage I vermelde besluit hebben de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, met inbegrip van dergelijke rechten voor de luchtvaartmaatschappijen uit Armenië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie, overeenkomstig artikel 3 van deze overeenkomst.

3. Onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie wordt geëvalueerd of Armenië voldoet aan alle in deel C van bijlage II bij deze overeenkomst vermelde regelgevende eisen en normen op het gebied van beveiliging van de luchtvaart; deze evaluatie moet worden gevalideerd door een besluit van het gemengd comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk drie (3) jaar na de inwerkingtreding van deze overeenkomst uitgevoerd. Ondertussen past Armenië EDAC Doc 30 toe.

4. Bij de vaststelling van het in punt 3 van deze bijlage bedoelde besluit wordt het vertrouwelijke deel van de beveiligingswetgeving, zoals vermeld in bijlage II, deel C, bij deze overeenkomst, ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteit van Armenië, voor zover een overeenkomst wordt gesloten over de uitwisseling van gevoelige beveiligingsinformatie, inclusief EU-gerubriceerde informatie.

5. De geleidelijke toepassing door Armenië van de volledige, in bijlage II bij deze overeenkomst vermelde EU-wetgeving inzake luchtvervoer kan regelmatig worden geëvalueerd. Deze evaluaties worden uitgevoerd door de Europese Commissie, in samenwerking met Armenië.

6. Vanaf de in punt 1 van deze bijlage vermelde datum van het besluit, past Armenië regels voor de afgifte van exploitatievergunningen toe die in wezen gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap. De bepalingen van artikel 4, lid 3, van deze overeenkomst, welke betrekking hebben op de

wederzijdse erkenning van de deugdelijkheids- en/of nationaliteitvaststellingen door de bevoegde autoriteiten van Armenië, worden door de bevoegde autoriteiten van de Europese Unie toegepast nadat het gemengd comité heeft bevestigd dat Armenië dergelijke regels met betrekking tot de afgifte van exploitatievergunningen volledig toepast.

7. Onverminderd een beslissing van het gemengd comité of een beslissing in het kader van artikel 25 (Vrijwaringsmaatregelen), kan de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen die in het Armeense luchtvaartregister zijn ingeschreven en worden gebruikt door luchtvaartmaatschappijen die onder regelgevend toezicht van Armenië staan en die niet beschikken over een typecertificaat dat door het EASA is afgegeven overeenkomstig de relevante EU-wetgeving in deel B van bijlage II bij deze overeenkomst, tot uiterlijk 1 januari 2023 overeenkomstig de toepasselijke nationale eisen van Armenië worden beheerd onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde Armeense autoriteiten, voor zover de luchtvaartuigen voldoen aan de krachtens het verdrag vastgestelde internationale veiligheidsnormen. Dergelijke luchtvaartuigen genieten geen rechten uit hoofde van deze overeenkomst en worden niet ingezet op routes naar, van of in de Europese Unie.

BIJLAGE II

*(Wordt regelmatig geactualiseerd)*

## REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE BURGERLUCHTVAART

De regelgevende eisen en normen van de toepasselijke bepalingen van de volgende besluiten moeten worden nageleefd overeenkomstig deze overeenkomst, tenzij anders gespecificeerd in deze bijlage of in bijlage II bij deze overeenkomst (Overgangsbepalingen). Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elke afzonderlijke handeling hieronder vermeld:

### A. MARKTTOEGANG EN BIJBEHORENDE KWESTIES

*Nr. 1008/2008*
Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikel 2, artikel 23, lid 1, artikel 24, bijlage I en hoofdstuk II, overeenkomstig punt 6 van bijlage I bij de overeenkomst.

*Nr. 785/2004*
Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, als gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 285/2010 van de Commissie van 6 april 2010

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 8.

*Nr. 2009/12*
Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11.

*Nr. 96/67*

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9, de artikelen 11 tot en met 21 en de bijlage; voor de toepassing van artikel 20, lid 2, wordt "de Commissie" gelezen als "het gemengd comité".

*Nr. 80/2009*

Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11 en de bijlagen.

## B. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

***De veiligheid van de burgerluchtvaart en de EASA-basisverordening***

*Nr. 216/2008*

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG, gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009
- Verordening (EG) nr. 1108/2009, toepasselijke bepalingen: de artikelen 1, 2 en 3 (alleen de eerste alinea) en de bijlage
- Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013
- Verordening (EU) 2016/4 van de Commissie van 5 januari 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 68, met uitzondering van artikel 65, artikel 69, lid 1, tweede alinea, artikel 69, lid 4, bijlagen I tot en met VI.

*Nr. 319/2014*

Verordening (EU) nr. 319/2014 van de Commissie van 27 maart 2014 inzake de vergoedingen en rechten die worden geheven door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 593/2007

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 en 17 en de bijlage.

*Nr. 646/2012*

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 646/2012 van de Commissie van 16 juli 2012 houdende vaststelling van uitvoeringsbepalingen inzake boeten en dwangsommen uit hoofde van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 25.

*Nr. 104/2004*

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 7, en de bijlage.

**Vluchtuitvoeringen**

*Nr. 965/2012*

Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013
– Verordening (EU) nr. 71/2014 van de Commissie van 27 januari 2014
– Verordening (EU) nr. 83/2014 van de Commissie van 29 januari 2014
– Verordening (EU) nr. 379/2014 van de Commissie van 7 april 2014
– Verordening (EU) 2015/140 van de Commissie van 29 januari 2015
– Verordening (EU) 2015/1329 van de Commissie van 31 juli 2015
– Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015
– Verordening (EU) 2015/2338 van de Commissie van 11 december 2015
– Verordening (EU) 2016/1199 van de Commissie van 22 juli 2016
– Verordening (EU) 2017/363 van de Commissie van 1 maart 2017

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9 bis, de bijlagen I tot en met VIII.

***Bemanningen***

*Nr. 1178/2011*

Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012
– Verordening (EU) nr. 70/2014 van de Commissie van 27 januari 2014

– Verordening (EU) nr. 245/2014 van de Commissie van 13 maart 2014
– Verordening (EU) 2015/445 van de Commissie van 17 maart 2015
– Verordening (EU) 2016/539 van de Commissie van 6 april 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I tot en met IV.

***Onderzoek naar ongevallen***

*Nr. 996/2010*

Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG, gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 23, met uitzondering van artikel 7, lid 4, en artikel 19 (ingetrokken bij Verordening (EU) nr. 376/2014).

*Nr. 2012/780*

Besluit 2012/780/EU van de Commissie van 5 december 2012 inzake toegangsrechten tot het bij artikel 18, lid 5, van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5.

***Initiële luchtwaardigheid***

*Nr. 748/2012*

Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties, gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 7/2013 van de Commissie van 8 januari 2013
– Verordening (EU) nr. 69/2014 van de Commissie van 27 januari 2014

– Verordening (EU) 2015/1039 van de Commissie van 30 juni 2015
– Verordening (EU) 2016/5 van de Commissie van 5 januari 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10 en bijlage I.

***Permanente luchtwaardigheid***

*Nr. 1321/2014*
Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, als gewijzigd bij:

– Verordening (EU) 2015/1088 van de Commissie van 3 juli 2015
– Verordening (EU) 2015/1536 van de Commissie van 16 september 2015
– Verordening (EU) 2017/334 van de Commissie van 27 februari 2017

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV.

**Aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties**

*Nr. 2015/640*
Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5 en de bijlagen.

***Luchtvaartterreinen***

*Nr. 139/2014*
Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I tot en met IV.

***Luchtvaartmaatschappijen uit derde landen***

*Nr. 452/2014*
Verordening (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 4, en bijlagen 1 en 2.

***ATM/ANS***

*Nr. 2015/340*
Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot vergunningen en certificaten van luchtverkeersleiders overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I tot en met IV.

*Nr. 2017/373*
Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10 en de bijlagen.

***Melding van voorvallen***

*Nr. 376/2014*

Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 7; artikel 9, lid 3; artikel 10, leden 2, 3 en 4; artikel 11, leden 1 en 7; artikel 13, met uitzondering van lid 9; de artikelen 14 tot en met 16; artikel 21 en bijlagen I, II en III.

*Nr. 2015/1018*
Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018 van de Commissie van 29 juni 2015 tot vaststelling van een lijst waarbij voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad, worden ingedeeld in categorieën

Toepasselijke bepalingen: artikel 1 en bijlagen I tot en met V.

***Normaliseringsinspecties***

*Nr. 628/2013*
Uitvoeringsverordening (EU) nr. 628/2013 van de Commissie van 28 juni 2013 inzake de werkmethoden van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de luchtvaart voor de uitvoering van normaliseringsinspecties en het toezicht op de toepassing van de regels van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 26.

***Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan om veiligheidsredenen een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie***

*Nr. 2111/2005*
Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005

betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 13, de artikelen 15 en 16 en de bijlage.

*Nr. 473/2006*
Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 6, bijlagen A tot en met C.

*Nr. 474/2006*
Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap, als laatstelijk gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/963 van de Commissie van 16 juni 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 en 2, de bijlagen I en II.

***Technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart***

*Nr. 3922/91*
Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart, gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006
– Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006
– Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie van 11 december 2007

– Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, met uitzondering van artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2 (tweede zin), de artikelen 12 en 13, en bijlagen I, II en III

## C. BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

*Nr. 300/2008*

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15, artikel 18, artikel 21 en de bijlage.

*Nr. 272/2009*

Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 297/2010 van de Commissie van 9 april 2010
– Verordening (EU) nr. 720/2011 van de Commissie van 22 juli 2011
– Verordening (EU) nr. 1141/2011 van de Commissie van 10 november 2011
– Verordening (EU) nr. 245/2013 van de Commissie van 19 maart 2013

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 en 2 en de bijlage.

*Nr. 1254/2009*

Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen, zoals gewijzigd bij

– Verordening (EU) 2016/2096 van de Commissie van 30 november 2016

*Nr. 18/2010*

Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties voor nationale kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft

*Nr. 2015/1998*

Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2426 van de Commissie van 18 december 2015
– Uitvoeringsverordening (EU) 2017/815 van de Commissie van 12 mei 2017

*Nr. 2015/8005*

Uitvoeringsbesluit C(2015)8005 van de Commissie van 16 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging, zoals vermeld in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsbesluit C(2017) 3030 van de Commissie van 15 mei 2017

Nr. 72/2010

Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van procedures voor inspecties door de Commissie op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/472 van de Commissie van 31 maart 2016

## D. LUCHTVERKEERSBEHEER

*Nr. 549/2004*

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening"), als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009*

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 4, artikel 6, en de artikelen 9 tot en met 13.

*Nr. 550/2004*

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"), als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009*

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 18 en bijlage I.

*Nr. 551/2004*

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening), als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009*

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9.

*Nr. 552/2004*

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening"); als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009*

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I tot en met V.

* Verordening (EG) nr. 1070/2009 - toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 4, met uitzondering van artikel 1, lid 4

***Prestaties en tarieven***

*Nr. 390/2013*

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties

*Nr. 391/2013*

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

***Netwerkfuncties***

*Nr. 677/2011*

Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010, gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 970/2014 van de Commissie van 12 september 2014
– Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 25 en de bijlagen.

*Nr. 255/2010*

Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen, gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012
– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1006 van de Commissie van 22 juni 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15 en de bijlagen.

*Nr. 2011/4130*

Besluit C(2011) 4130 van de Commissie van 7 juli 2011 inzake de aanstelling van de netwerkbeheerder voor de functie luchtverkeersbeheer (ATM) van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

***Interoperabiliteit***

*Nr. 1032/2006*

Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden, als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 30/2009 van de Commissie van 16 januari 2009
–

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met V.

*Nr. 1033/2006*

Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim, als gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 929/2010 van de Commissie van 18 oktober 2010
– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012
– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 428/2013 van de Commissie van 8 mei 2013
– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2120 van de Commissie van 2 december 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5, en de bijlage.

*Nr. 633/2007*

Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden,

gewijzigd bij:

– Verordening (EU) nr. 283/2011 van de Commissie van 22 maart 2011

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 6, de bijlagen I tot en met IV.

*Nr. 29/2009*

Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) 2015/310 van de Commissie van 26 februari 2015

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I, II en III.

*Nr. 262/2009*

Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2345 van de Commissie van 14 december 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met VI.

*Nr. 73/2010*

Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1029/2014 van de Commissie van 26 september 2014

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 13, bijlagen I tot en met X.

*Nr. 1206/2011*

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijk Europees luchtruim

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I tot en met VII.

*Nr. 1207/2011*

Uitvoeringsverordening (EU) Nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1028/2014 van de Commissie van 26 september 2014
– Uitvoeringsverordening (EU) 2017/386 van de Commissie van 6 maart 2017

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met IX.

*Nr. 1079/2012*

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, als gewijzigd bij:

– Uitvoeringsverordening (EU) nr. 657/2013 van de Commissie van 10 juli 2013
– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2345 van de Commissie van 14 december 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met V.

***SESAR***

*Nr. 219/2007*

Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR), als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad van 16 december 2008
– Verordening (EU) nr. 721/2014 van de Raad van 16 juni 2014

Toepasselijke bepalingen: artikel 1, leden 1, 2, 5, 6 en 7, de artikelen 2 en 3, artikel 4, lid 1, en de bijlage.

*Nr. 409/2013*

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15.

*Nr. 716/2014*
Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 van de Commissie van 27 juni 2014 betreffende de vaststelling van het gemeenschappelijk proefproject ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europese masterplan voor luchtverkeersbeheer

***Luchtruim***

*Nr. 2150/2005*
Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim.

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 en 9 en de bijlage.

*Nr. 923/2012*
Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010, gewijzigd bij:

– Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015,
– Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1185 van de Commissie van 20 juli 2016.

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage, met inbegrip van de aanhangsels.

*Nr. 1332/2011*

Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie van 16 december 2011 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht, gewijzigd bij:

– Verordening (EU) 2016/583 van de Commissie van 15 april 2016

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 en 4 en de bijlage.

## E. MILIEU EN GELUID

*Nr. 2002/49*

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1137/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008
– Richtlijn (EU) 2015/996 van de Commissie van 19 mei 2015

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met VI.

*Nr. 2003/96*

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit

Toepasselijke bepalingen: artikel 14, lid 1, onder b), en artikel 14, lid 2

*Nr. 2006/93*

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988)

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5, bijlagen I en II.

*Nr. 598/2014*

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I en II.

## F. CONSUMENTENBESCHERMING

*Nr. 2027/97*

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, als gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002.

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 en 6 en de bijlage.

*Nr. 261/2004*

Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16.

*Nr. 1107/2006*

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I en II.

## G. SOCIALE ASPECTEN

*Nr. 89/391*

Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk, als gewijzigd bij:

– Richtlijn 2007/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007.

Toepasselijke bepalingen - alleen die welke van toepassing zijn op de burgerluchtvaart: de artikelen 1 tot en met 16.

*Nr. 2000/79*

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 2 en 3 en de bijlage.

*Nr. 2003/88*

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Toepasselijke bepalingen - alleen die welke van toepassing zijn op de burgerluchtvaart: de artikelen 1 tot en met 20 en artikel 22 en 23.