

Hallituksen esitys eduskunnalle yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian tasavallan välillä tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian tasavallan välillä tehdyn sopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus on sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman strategista tavoitetta Elinvoimainen Suomi. Sopimus edistää Suomen kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Armenian välillä.

Sopimus on osa Euroopan unionin yhteisen ilmailualueen perustamiseen tähtäävää hanketta, jonka tarkoituksena on asteittainen lentoliikennemarkkinoiden avaaminen unionin jäsenvaltioiden ja sen lähialueiden välillä. Sopimuksella avataan lentoliikennemarkkinat Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Armenian välillä ja liityntälennot edelleen kolmansiin maihin. Sopimuksen nojalla kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaistettua sääntelyä noudattaen.

Liikenneoikeudet vapautetaan vaiheittain sitä mukaa, kun Armenia on muokannut omia säädöksiään vastaamaan Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntöä, joka on Suomessa jo sellaisenaan voimassa. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan. Olemassa olevia kahdenvälisiä liikenneoikeusjärjestelyitä, joita sopimus ei kata, voi kuitenkin edelleen hyödyntää.

Sopimuksessa vahvistetaan uusia järjestelyjä Euroopan unionin ja Armenian väliselle yhteistyölle koskien lentoliikenteen turvallisuutta, ilmailun turvaamista, ilmaliikenteenhallintaa ja ympäristökysymyksiä. Lisäksi perustetaan uusia yhteistyöjärjestelyjä, joilla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka tarkastelee sopimuksen täytäntöönpanoon ja tarvittaessa sopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun sopimus tulee voimaan. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu.....	3
2 Sopimuksen tavoitteet.....	4
3 Keskeiset ehdotukset.....	4
4 Esityksen vaikutukset	5
5 Lausuntopalaute.....	5
6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön	6
7 Voimaantulo	10
8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus	10
9 Toimeenpano ja seuranta	10
10 Suhde muihin esityksiin.....	11
11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	11
LAKIEHDOTUS	14
Laki yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian välillä tehdystä sopimuksesta.....	14
SOPIMUSTEKSTI	15
MUUT LIITTEET	64
LIITTEET I - II	64
ANNEX I - II	64

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Suomen ja Armenian välillä ei ole voimassaolevaa kahdenvälistä lentoliikennesopimusta.

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian yhteistä ilmailualuetta koskeva sopimus on osa unionin yhteisen ilmailualueen perustamiseen tähtäävää hanketta, jonka tarkoituksena on asteittainen lentoliikennemarkkinoiden avaaminen unionin jäsenvaltioiden ja sen lähialueiden välillä. Hankkeen taustoja ja välitavoitteita on tuotu esille komission tiedonannossa ”EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka – Tulevat haasteet” (COM(2012) 556 final). Yhteistä ilmailualuetta koskevan sopimuksen tekeminen Armenian kanssa on tärkeä osa myös EU:n naapuruuspolitiikkaa.

Markkinoiden avautumisen ehtona on Armenian asteittainen sopimuksessa luetellun unionilainsäädännön implementointi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Sääntelyiden lähentyminen tuo uusia toimintamahdollisuuksia yrityksille ja enemmän valinnan mahdollisuuksia kuluttajille. Markkinoiden avautuminen ja sääntelyn yhtenäistyminen tapahtuvat samanaikaisesti, jotta turvataan tasapuoliset kilpailumahdollisuudet, sekä taataan riittävä lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen ja ympäristönormien taso.

Euroopan unioni on lähialueillaan neuvotellut lentoliikennesopimukset Marokon (SopS 64–65/2008), Länsi-Balkanin maiden (ECAA-sopimus, SopS 36–37/2013), Georgian (SopS 42–43/2015), Israelin (SopS 69–70/2020), Moldovan (SopS 73–74/2020) sekä Jordanian (SopS 75–76/2020) kanssa. Suomi on kansallisesti hyväksynyt edellä mainitut sopimukset ja saattanut ne voimaan.

1.2 Valmistelu

Sopimuksen valmistelu

Euroopan unioni on tehnyt Armenian kanssa niin sanotun horisontaalisen lentoliikennesopimuksen vuonna 2009 (EYVL L 050, 21.2.2009 s. 22–29), jolla mahdollistettiin EU:n lentoliikenteen harjoittajien nimeäminen jäsenvaltioiden ja Armenian välisten kahdenvälisten sopimusten nojalla.

Komissio on neuvotellut neuvoston 7 päivänä joulukuuta 2015 antaman valtuutuksen mukaisesti niin sanotusta kattavasta lentoliikennesopimuksesta Euroopan unionin ja Armenian välillä, jonka tavoitteena on asteittain ja vastavuoroisesti avata markkinoille pääsy sekä varmistaa sääntelyn lähentäminen ja unionin vaatimusten ja normien tosiasiallinen täytäntöönpano. Lentoliikennesopimus parafoitiin neuvottelujen pohjalta neuvotteluohjeiden mukaisesti Brysselissä 24 päivänä marraskuuta 2017 ja allekirjoitettiin Brysselissä 15 marraskuuta 2021.

Kansallinen valmistelu

Komission ehdotus neuvoston päätökseksi yhteisen ilmailualueen perustamisesta Armenian tasavallan kanssa on annettu eduskunnalle tiedoksi E-kirjeellä (E 92/2021) sekä U-kirjelmällä (U 54/2021 vp). Lisäksi neuvottelumandaatista on annettu tieto E-kirjeellä (E 5/2016 vp).

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä.

2 Sopimuksen tavoitteet

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian välisen kattavan lentoliikennesopimuksen tavoitteena on yhteisen ilmailualueen perustaminen unionin jäsenvaltioiden ja Armenian välille. Ilmailualue perustuu markkinoiden asteittaiseen avaamiseen vastavuoroisen reiteille pääsyn ja kapasiteetin osalta, sääntelyn lähentämiseen sekä talouden toimijoiden syrjimättömyyteen ja tasapuolisiin toimintaedellytyksiin. Markkinoiden avaamisen tavoitteena on laajentaa lentoliikennemarkkinoita ja saada markkinat vastaamaan paremmin käyttäjien eli matkustajien ja rahdinkuljettajien tarpeita.

Tasapuolisten markkinoille pääsyn ja kilpailuolosuhteiden luomiseksi sopimuksella yhtenäistään turvallisuutta (safety), turvaamista (security), lennonvarmistusta, sosiaalisia näkökohtia sekä ympäristöä koskevia säädöksiä.

Yhteisen ilmailualueen perustan muodostaa Euroopan unionin erityisesti lentoliikennemarkkinoita koskeva lainsäädäntö, joka on tarkemmin yksilöity sopimuksen toisessa liitteessä. Sopimuksen täytäntöönpano edellyttää siirtymäaikojen käyttämistä, sillä liikenneoikeudet vapautetaan vaiheittain sitä mukaa, kun Armenia on muokannut omia säädöksiään vastaamaan Euroopan unionin ilmailualan lainsäädäntöä. Sopimuksen nojalla kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaistettua sääntelyä noudattaen.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, jonka tehtävänä on hallinnoida sopimusta, sen täytäntöönpanoa ja tulkintaa sekä sen soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Sopimuksella pyritään edistämään vuonna 2015 tehdyn Pariisin ilmasopimuksen sekä vuonna 1999 eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus, SopS 76/2004) toteutumista.

3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy hallituksen esityksen yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian välillä tehdyn sopimuksen voimaansaattamiseksi. Suomen hyväksyminen on osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan ehdotukseen sisältyvällä blankettilailla.

Ehdotetun lain 1 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimusmääräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lain 2 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä soveltamisesta ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Lain 3 §:ssä säädettäisiin, että lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Lisäksi säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

4 Esityksen vaikutukset

Hallituksen esityksellä yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian välillä hyväksyttävällä lentoliikennesopimuksella mahdollistetaan säännöllinen lentoliikenne Suomen ja Armenian välillä sekä poistetaan markkinoille pääsyn rajoitteita. Rajoitteiden poistaminen edistää osapuolten välistä kauppaa, turismia ja investointeja.

Mikäli matkustajavirroissa tapahtuu merkittäviä muutoksia, markkinoiden avautumisella voi olla vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin ja lentomeluun. Jos matkustajavirrat kasvavat, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu lisääntyä. Jos liikennevirrat ohjautuvat joustavammin tarkoituksenmukaisempia reittejä, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu vähentyä.

Sopimus laajentaa Euroopan unionin ympäristösääntelyn soveltamisalaa erityisesti lentomelun osalta Armenian alueelle.

Esityksellä ei ole vaikutuksia sotilas- ja valtionilmailuun.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan eikä kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta sekä lentoliikenneverkoston jäseniltä. Lentoliikenneverkostoon kuuluu edustajia edellä mainittujen tahon lisäksi puolustusministeriöstä, sisäministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Suomen pysyvästä edustustosta EU:ssa, Keskuskauppakamarista, Business Finland Oy:stä, Finavia Oyj:stä, Rajavartiolaitoksesta, Finnair Oyj:stä, Nordic Regional Airlines Oy:stä, Fintrafficilta, Board of Airline Representatives in Finlandista ja Kuluttajaliitto ry:stä.

Ulkoministeriö totesi lausunnossaan yhtyvän esitysluonnoksessa esitettyihin näkemyksiin ja kannattavansa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista. Ulkoministeriö esitti lausunnossaan lakitekniisiä korjausehdotuksia esitykseen. Ulkoministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan lakitekniisiä korjausehdotuksia ja tarkennuksia. Valtiovarainministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom totesi lausunnossaan, että virasto on ollut mukana sopimusneuvotteluissa ja sen näkemykset on otettu huomioon jo hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa. Virasto totesi kannattavansa esityksen antamista lausuntopyynnön mukaisessa muodossa.

Finnair Oyj totesi lausunnossaan tukevansa hallituksen esitystä ja kannattavansa lentoliikenne-markkinoiden avaamista EU-tason sopimuksin erityisesti silloin, kun sopimukset tuovat lisäarvoa jäsenvaltioiden kahdenvälisiin sopimuksiin verrattuna. Finnair Oyj:n lausunnossa todetaan, että sopimus avaa pitkällä aikavälillä uusia reitti- ja yhteistyömahdollisuuksia Finnair Oyj:lle.

Puolustusministeriö totesi, että esityksellä ei ole vaikutuksia sotilas- ja valtionilmailuun, eikä sillä näin ollen ole lausuttavaa esitysluonnoksesta. Myös sisäministeriö ilmoitti, että sillä ei ole lausuttavaa esityksestä.

Muilla lausuntopyynnön saaneilla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdannossa osapuolet toteavat haluavansa luoda yhteisen ilmailualueen (Common Aviation Area, CAA), jonka tavoitteena on avata pääsy osapuolten lentoliikennemarkkinoille, joilla vallitsevat tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuedellytykset ja joilla noudatetaan samoja sääntöjä muun muassa lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen, ilmaliikenteen hallinnan, kilpailun, sosiaalisten näkökohtien ja ympäristövaatimusten alalla. Johdannossa todetaan osapuolten olevan yhtä mieltä siitä, että yhteisen ilmailualueen säännöt on tarkoituksenmukaista perustaa Euroopan unionissa voimassa olevaan asiaa koskevaan lainsäädäntöön.

1 artikla. *Tavoite.* Artiklassa sopimuksen tavoitteeksi asetetaan yhteisen ilmailualueen luominen, joka perustuu markkinoiden avaamiseen ja yhteisiin sääntöihin.

2 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin.

I OSASTO: TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET

Sopimuksen I osasto sisältää sopimuksen taloudelliset määräykset, mm. lupien ja oikeuksien myöntämisen ja epäämisen, investoinnit, kilpailuympäristön, tullit ja verot.

3 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet myöntävät toisilleen sopimuksessa määritellyt oikeudet sovitun liikenteen harjoittamiseen määrätyillä reiteillä sopimuksen liitteessä I olevia siirtymämääräyksiä noudattaen. Artiklan 2 kohdassa määritellään ICAO:n mallilausekkeen mukaisesti kummankin osapuolen nimetyille lentoyhtiöille myönnettävät oikeudet. Kansainvälisen käytännön mukaisesti artiklan 6 kohdassa kielletään kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 122 ja 123 §:ssä.

4 artikla. *Liikennöintilupa ja tekninen lupa.* Artiklassa määrätään niistä edellytyksistä, joiden täytyessä osapuolen toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä liikennöintilupa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle. Liikennöintilupa on annettava mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että artiklan alakohdissa määrätyt edellytykset täyttyvät. Suomessa liikennöintiluvat myöntää Liikenne- ja viestintävirasto liikenteen palveluista annetun lain 124 §:n nojalla. Vastaavat lausekkeet ovat yleisesti kansainvälisesti käytössä.

5 artikla. *Liikennöintiluvan ja teknisen luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaminen.* Artiklassa määrätään tilanteista, joissa osapuolten toimivaltaiset viranomaiset voivat evätä, peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia. Keskeisiä kriteereitä ovat 4 artiklassa määritellyjen liikennöintiluvan edellytysten puuttuminen, liikenteenharjoittajan lentoliikennesopimuksen kilpailu-, turvallisuus- tai turvaamisartiklojen rikkominen (8, 14 ja 15 artiklat) ja osapuolen alueella sovellettavien lakien tai määräysten rikkominen.

6 artikla. *Investoinnit lentoliikenteen harjoittajiin.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla osapuolten ja/tai niiden kansalaisten enemmistöomistus ja /tai tosiasiallinen määräysvalta toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajissa voidaan 4 ja 5 artikloista poiketen sallia.

7 artikla. *Lakien ja määräysten noudattaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuolten lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava toisen osapuolen alueella sovellettavia maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä toisen osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään. Vastaavasti ilma-alusten matkustajiin, miehistöön, matkatavaroihin, rahtiin ja/tai postiin sovelletaan kyseisen osapuolen maahanpääsyä, maassaoloa ja maasta poistumista koskevia lakeja ja määräyksiä. Osapuolten on lisäksi sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kuljettavilla henkilöillä on matkustamiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

8 artikla. *Oikeudenmukainen kilpailu.* Artiklassa määrätään kilpailuoikeussääntöjen noudattamisesta ja niiden rikkomisesta seuraavista menettelyistä sekä turvataan vapaa, oikeudenmukainen ja vääristymätön kilpailu.

9 artikla. *Kaupalliset mahdollisuudet.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n lentoliikenteen lakisääteisiä vaatimuksia, joita koskevat asetukset on lueteltu sopimuksen liitteen II A osassa. Artiklassa vahvistetaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajille laajat oikeudet lentoliikenteen tarjoamiseen ja myyntiin, mukaan lukien lentoliikenteen harjoittajien oikeus ottaa toisen osapuolen alueella käyttöön lentoliikenteen tarjoamiseen tarkoitettuja myyntipisteitä ilman paikallista ylläpitäjää (local sponsor).

10 artikla. *Tullit ja verot.* Artiklassa vapautetaan vastavuoroisuuden perusteella lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset sekä niiden varaosat, varastot ja muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivien ilma-alusten toimintaa tai huoltoa varten, sekä suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti kansallisista, paikallisista ja Euroopan unionin asettamista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaveroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista. Vapautus ei koske annettujen palvelujen kustannuksiin perustuvia maksuja, tai polttoainetta, jota käytetään osapuolen alueen sisällä liikennöitävien kahden paikan välillä, tai tavaroita, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä osapuolen alueella kahden paikan välillä. Artiklan määräyksillä ei ole vaikutusta arvonlisäveron (ALV) suhteen eikä se vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja Armenian välisten tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

11 artikla. *Käyttömaksut.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n lentoliikenteen lakisääteisiä vaatimuksia, joita koskevat asetukset on lueteltu sopimuksen liitteen II A osassa. Artiklassa määrätään, että toimivaltaisten viranomaisten lennonvarmistuksesta ja lennonjohdosta perimien maksujen on perustuttava kustannuksiin eivätkä ne saa olla syrjiviä. Lentoasemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin, lukuun ottamatta maahuolintaa, tarkoitettujen tilojen, laitteiden ja palvelujen käytöstä osapuolet voivat periä kustannuksiin perustuvia maksuja sekä kohtuullisen tuoton, eivätkä maksut saa olla syrjiviä. Käyttömaksujen määrittämisessä on kuultava palveluja käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia.

12 artikla. *Lentohinnat ja kuljetusmaksut.* Artiklassa veloitetaan osapuolet antamaan lentoliikenteen harjoittajille vapaus määrätä lentohinnoistaan ja kuljetusmaksuistaan vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun perusteella. Hinnat on annettava osapuolten toimivaltaisille viranomaisille tiedoksi. Toimivaltaiset viranomaiset voivat tarvittaessa keskustella lentojen ja kuljetusmaksujen hinnoittelussa ilmenneistä menettelyistä, seikoista ja epäselvyyksistä.

13 artikla. *Tilastotiedot.* Artiklassa määrätään, että kumpikin osapuoli antaa toiselle osapuolelle lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia. Osapuolet tekevät sopimuksen 23 artiklan mukaisessa sekakomiteassa yhteistyötä tilastotietojen vaihtamiseksi.

II OSASTO: SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ

14 artikla. *Ilmailun turvallisuus.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n ilmailun turvallisuutta koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II B osassa. Armenia osallistuu Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön tarkkailijana. Osapuolet voivat toteuttaa asiaankuuluvia ja välittömiä toimenpiteitä, mikäli ne havaitsevat, että ilmailun turvallisuutta koskevaa sääntelyä ei ole noudatettu. Tästä on kuitenkin viipymättä ilmoitettava toiselle osapuolelle.

15 artikla. *Ilmailun turvaaminen.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n ilmailun turvaamista koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II C osassa. Euroopan komissio voi tehdä Armeniassa tarkastuksia liitteessä määritellyn lainsäädännön mukaisesti. Lisäksi osapuolet noudattavat artiklan 3 kohdassa määriteltyjä ilmailun turvaamista koskevia kansainvälisiä sopimuksia, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat, sekä ICAOn vahvistamia ilmailun turvaamisen standardeja ja menettelytapasuosituksia, jos asiasta ei säädetä sopimuksen liitteen II C osassa. Siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta osapuolet toteuttavat ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä, minkä lisäksi osapuolet voivat välittömän turvauhkan uhatessa toteuttaa tarpeellisia pitämänsä toimenpiteet, mukaan lukien alueelle pääsemistä koskevat toimet. Osapuolet avustavat toisiaan siviili-ilma-alukseen kohdistuvan tai sitä uhkaavan laittoman haltuunoton tai muun laittoman teon yhteydessä.

16 artikla. *Ilmaliikenteen hallinta.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n ilmaliikenteen hallintaa koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II D osassa, tai EU-lainsäädäntökehityksen puuttuessa vähintään ICAOn standardien ja menettelysuosituksia. Osapuolet tekevät yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Armenian alueelle. Tavoitteen saavuttamiseksi Armenia otetaan tarkkailijaksi yhtenäisen ilmatilan komiteaan ja muihin yhtenäiseen ilmatilaan liittyviin elimiin sopimuksen voimaantulosta alkaen.

17 artikla. *Ympäristö.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n ilmailun ympäristövaatimuksia koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II E osassa. Artiklassa vahvistetaan osapuolten pyrkimys ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmailun ympäristövaikutusten minimoimiseen.

18 artikla. *Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu.* Artiklassa määrätään, että lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu määräytyy Montrealin yleissopimuksen mukaisesti.

19 artikla. *Kuluttajansuoja.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n lentoliikenteen matkustajan oikeuksia koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II F osassa.

20 artikla. *Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n lentoliikenteen markkinoille pääsyä koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II A osassa. Artiklassa vahvistetaan osapuolten velvollisuus turvata tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjien vapaa kilpailu.

21 artikla. *Sosiaaliset näkökohdat.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen liitteen I siirtymäsäännöissä vahvistettuja menettelyjä ja siirtymäaikoja noudattaen osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt ja menettelyt noudattavat EU:n lentoliikenteen työntekijöiden oikeuksia koskevia asetuksia, jotka on lueteltu sopimuksen liitteen II G osassa. Artiklassa vahvistetaan osapuolten sitoutuvan edistämään ja toteuttamaan työelämän perusoikeuksia ilmailun alalla.

III OSASTO: INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET JA LOPPUMÄÄRÄYKSET

22 artikla. *Tulkinta ja noudattamisen valvonta.* Artiklassa määrätään, että osapuolten on varmistettava sopimusvelvoitteiden täyttäminen, huolehdittava sopimuksen noudattamisen valvonasta, avustettava toisiaan sopimuksen mahdollisia rikkomuksia koskevassa tutkinnassa ja tiedotettava toista osapuolta, mikäli se toteuttaa toisen osapuolen yrityksiä tai viranomaisia koskevia toimenpiteitä. Sopimuksen määräyksiä sekä liitteessä II lueteltujen säädösten säännöksiä tulkitaan Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön ja Euroopan komission antamien päätösten mukaisesti siltä osin kuin määräykset ja säännökset ovat asiasisällöltään yhteneviä EU-perussopimusten kanssa.

23 artikla. *Sekakomitea.* Artiklassa määrätään, että sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta vastaamaan perustetaan kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea. Vakiintuneesti sekakomiteassa ovat edustettuina sekä Armenia, Euroopan unioni että jäsenvaltiot. Päätösvalta sekakomiteassa unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu sen mukaisesti, onko kyseessä unionin yksinomaiseen vai jaettuun toimivaltaan liittyvä kysymys. Artiklassa vahvistetaan sekakomitean menettelyä koskevat säännöt sekä sekakomitean tehtävät.

24 artikla. *Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely.* Artiklassa vahvistetaan sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevien riitatilanteiden välimiesmenettelyä koskevat menettelytavat silloin, kun erimielisyyttä ei ole saatu ratkaistua sekakomitean kokouksessa tai diplomaattiteitse.

25 artikla. *Suojatoimenpiteet.* Artiklassa vahvistetaan menettelyt suojatoimenpiteiden toteuttamiseksi silloin, kun osapuoli katsoo, että toinen osapuoli on jättänyt täyttämättä sopimuksen mukaisen velvoitteensa.

26 artikla. *Suhde muihin sopimuksiin.* Artiklassa määrätään, että 30 artiklaan perustuvan väliaikaisen soveltamisen aikana asiaa koskevien kahdenvälisen sopimusten ja järjestelyjen soveltaminen keskeytetään. Tultuaan voimaan sopimus korvaa Armenian ja EU:n jäsenvaltioiden kahdenväliset lentoliikennesopimukset siltä osin kuin niissä määrätään samoista asioista kuin monenvälisessä sopimuksessa. Sopimuksen allekirjoittamishetkellä voimassa olevien, Armenian ja EU:n jäsenvaltion kahdenvälisen sopimusten tiettyjä määräyksiä voidaan kuitenkin edelleen soveltaa, jos ne ovat tätä sopimusta suotuisampia tai joustavampia. Suomella ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Armenian kanssa.

27 artikla. *Muutokset.* Artiklassa määrätään menettelyistä, joiden mukaisesti osapuolet voivat yhdessä sopia sopimuksen muuttamisesta. Muutokset tulevat voimaan vasta sen jälkeen, kun

osapuolet ovat saattaneet päätökseen omat tarvittavat sisäiset menettelynsä. Sopimuksen liitteiden muuttaminen on mahdollista sekakomitean yksimielisellä päätöksellä. Lisäksi artiklassa määrätään osapuolten velvollisuudesta ilmoittaa aikeestaan antaa uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassaolevaa lainsäädäntöään liitteessä II mainitulla alalla, minkä jälkeen osapuolet voivat pyytää sekakomitean asiaa koskevaa näkemysten vaihtoa.

28 artikla. *Irtisanominen.* Artiklassa määrätään menettelyistä sopimuksen irtisanomiseksi.

29 artikla. *Rekisteröinti.* Artiklassa määrätään sopimuksen rekisteröinnistä ICAO:n neuvostossa ja YK:n pääsihteeristössä sopimuksen voimaantulon jälkeen.

30 artikla. *Voimaantulo ja väliaikainen soveltaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuolet ratifioivat tai hyväksyvät sopimuksen omien menettelyidensä mukaisesti, ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri toimii ratifioimis- ja hyväksymisasiakirjojen tallettajana. Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, kun viimeinen ratifioimis- tai hyväksymisasiakirja on vastaanotettu. Sopimusta sovelletaan väliaikaisesti, kun Armenia on tallettanut sopimuksen ratifioimis- tai hyväksymisasiakirjansa ja Euroopan unioni ilmoittaa, että väliaikaiselle soveltamiselle merkitykselliset menettelyt on saatu päätökseen.

31 artikla. *Todistusvoimaiset tekstit.* Sopimus laaditaan kahtena kappaleena Euroopan unionin virallisilla kielillä sekä armenian kielellä, ja kukin teksti on yhtä todistusvoimainen. Sekakomitea päättää käytettävän tekstin kielestä, jos kielitoisintojen välillä on eroavaisuuksia.

Liite I. *SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.* Liitteessä määrätään sopimuksen soveltamisesta ennen kuin Armenia on siirtynyt liitteessä II esitetyn Euroopan unionin lentoliikennelainsäädännön täysimittaiseen soveltamiseen sekä sääntelyn yhtenäistämisen etenemisen seurannasta.

Liite II. *SIVILI-ILMAILUUN SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖT.* Liitteessä luetellaan Euroopan unionin lentoliikennettä koskeva lainsäädäntö, jota sopimusosapuolten on noudatettava. Liitteessä lueteltu sääntely on Suomessa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä. Sekakomitea ajantasaistaa liitteen säännöllisesti.

Sopimuksen voimaantulo ei edellytä muutoksia Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun sopimus tulee voimaan.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Sopimus ei sisällä Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, sillä Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan ilmailu kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

9 Toimeenpano ja seuranta

Sopimuksen toimeenpanoa seurataan sopimuksen 23 artiklassa tarkoitetussa sekakomiteassa, joka koostuu kummankin osapuolen edustajista.

10 Suhde muihin esityksiin

Samanaikaisesti tämän esityksen kanssa eduskunnan käsiteltäväksi on annettu hallituksen esitykset Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Ukrainan välisen yhteisen ilmailualueen koskevan sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi. Armenian sekä Ukrainan kanssa tehdyt lentoliikennesopimukset tähtäävät osaltaan yhteisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseen. Esitykset eivät ole riippuvaisia toistensa voimaantulosta.

11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian yhteistä ilmailualueen koskeva sopimus on sekasopimus. Sekasopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sekasopimuksen määräykset voivat olla sekä yksinomaan unionin toimivaltaan kuuluvia, yksinomaan jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia tai jaettuun toimivaltaan kuuluvia. Eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sekasopimusten unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä (PeVL 6/2001 vp). Näin ollen eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset ovat Suomen toimivallassa.

EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen antamien ns. Open Skies –tuomioiden (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98) mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta kahdenvälisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla. Tuomiot merkitsivät myös lentoliikennesopimusten tekemistä yhä enenevässä määrin unionin ja kolmannen maan kesken. Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä unionin yhteistä etua koskevana alana.

Sopimuksen kattamista aloista säädetään kansallisesti ilmailulaissa (864/2014), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018), lentoasemaverkosta ja maksuista annetussa laissa (210/2011), kuluttajansuojalaissa (38/1978) ja matkapalveluyhdistelmistä annetussa laissa (901/2017). Lait täydentävät laaja-alaista EU-sääntelyä. Sopimusta koskeva unionilainsäädäntö on listattuna sopimuksen liitteessä II. Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että unionilla on yksinomainen toimivalta tiettyjen lentoliikennesopimuksiin liittyvien kysymysten osalta. Unionin sääntely sopimuksen kattamalla alalla on varsin laajaa. Koska sopimusten kohteena oleva asia kuuluu osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemät kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa.

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen artiklat kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan seuraavilta osin: 2 artiklassa (Määritelmät) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä, 3 artikla (Oikeuksien myöntäminen) siltä osin kuin se koskee luvan myöntämisen edellytyksiä, 6 artikla (Investoinnit lentoliikenteen harjoittajiin), 7 artikla (Lakien ja määräysten noudattaminen) siltä osin kuin kyseessä on EU-sääntely, 8 artikla (Oikeudenmukainen kilpailu), 9 artikla (Kaupalliset mahdollisuudet), 10 artikla (Tullit ja verot) siltä osin kuin se koskee tullevia, 11 artikla (Käyttömaksut), 12 artikla (Lentohinnat ja kuljetusmaksut), 13 artikla (Tilastotiedot), 14 artikla (Ilmailun turvallisuus), 15 artikla (Ilmailun turvaaminen), 16 artikla (Ilmaliikenteen hallinta), 17 artikla (Ympäristö), 18 artikla (Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu), 19 artikla (Kuluttajansuoja), 20 artikla (Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät), 21 artikla (Sosiaaliset näkökohdat), liite I (Siirtymämääräykset, joilla määrätään sopimuksen soveltamisesta ennen kuin Armenia on siirtynyt liitteessä II esitetyn Euroopan unionin lentoliikennelainsäädännön täysimittaiseen soveltamiseen sekä sääntelyn yhtenäistämisen etenemisen seurannasta), liite II (Siviili-ilmailuun sovellettavat säännöt).

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimialaan seuraavasti: 2 artiklassa (Määritelmät) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä, 3 artikla (Oikeuksien myöntäminen) siltä osin kuin se koskee lupien myöntämistä, 4 artikla (Liikennöintilupa ja tekninen lupa), 5 artikla (Liikennöintiluvan tai teknisen luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen) siltä osin kuin se koskee luvan epäämistä, peruuttamista tai rajoittamista, 7 artikla (Lakien ja määräysten noudattaminen) siltä osin kuin kyseessä on kansallinen sääntely sekä 10 artikla (Tullit ja verot) siltä osin kuin se koskee veroja. Institutionaalisia järjestelyjä koskevat 22 artikla (Tulkinta ja noudattamisen valvonta), 23 artikla (Sekakomitea), 24 artikla (Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely), 25 artikla (Suojatoimenpiteet), 26 artikla (Suhde muihin sopimuksiin), 27 artikla (Muutokset), 28 artikla (Irtisanominen), 29 artikla (Rekisteröinti), ja 30 artikla (Voimaantulo ja väliaikainen soveltaminen) koskevat valtion suvereniteettia ja kuuluvat näin ollen Suomen toimivaltaan.

Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. EU-lainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin on annettu EU-asetuksia, on jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajautunut lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät.

Sopimusmääräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Sillä onko määräys ristiriidassa tai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa ei ole merkitystä (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Institutionaaliset määräykset ovat kansainvälinen käytäntö sopimuksissa, eivätkä ole ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp).

Seuraavassa käsitellään Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian yhteistä ilmailualueen koskevan sopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 2 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 4 ja 5 artiklassa määrätään lupien myöntämisestä sekä peruuttamisesta. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään liikennepalveluista annetun lain 13 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään lakien ja määräysten noudattamisesta. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään veroja, tulleja ja maksuja koskevista vapautuksista. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan siltä osin kuin siinä määrätään veroista ja maksuista. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 24 artikla koskee riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä. Välimiesmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä, ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Koska sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislaki tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

1. ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian tasavallan välillä Brysselissä 15.11.2021 tehdyn sopimuksen siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

2. ponsi

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian välillä tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Yhteisestä ilmailualueesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian tasavallan välillä Brysselissä 15 päivänä marraskuuta 2021 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä soveltamisesta ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

Helsingissä 24.2.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Sopimusteksti

EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSEN-
VALTIOIDEN SEKÄ ARMENIAN TASA-
VALLAN VÄLINEN SOPIMUS YHTEI-
SESTÄ ILMAILUALUEESTA BELGIAN
KUNINGASKUNTA, BULGARIAN TA-
SAVALTA, TŠEKin TASAVALTA,
TANSKAN KUNINGASKUNTA, SAKSAN
LIITTOTASAVALTA, VIRON TASA-
VALTA, IRLANTI, HELLEENIEN TASA-
VALTA, ESPANJAN KUNINGASKUNTA,
RANSKAN TASAVALTA, KROATIAN
TASAVALTA, ITALIAN TASAVALTA,
KYPROKSEN TASAVALTA, LATVIAN
TASAVALTA, LIETTUAN TASAVALTA,
LUXEMBURGIN SUURHERTTUA-
KUNTA, UNKARI, MALTAN TASA-
VALTA, ALANKOMAIDEN KUNINGAS-
KUNTA, ITÄVALLAN TASAVALTA,
PUOLAN TASAVALTA, PORTUGALIN
TASAVALTA, ROMANIA, SLOVENIAN
TASAVALTA, SLOVAKIAN TASA-
VALTA, SUOMEN TASAVALTA, RUOT-
SIN KUNINGASKUNTA,

THE KINGDOM OF BELGIUM, THE RE-
PUBLIC OF BULGARIA, THE CZECH
REPUBLIC, THE KINGDOM OF DEN-
MARK, THE FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY, THE REPUBLIC OF ESTO-
NIA, IRELAND, THE HELLENIC RE-
PUBLIC, THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC, THE REPUB-
LIC OF CROATIA, THE ITALIAN RE-
PUBLIC, THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF LATVIA, THE RE-
PUBLIC OF LITHUANIA, THE GRAND
DUCHY OF LUXEMBOURG, HUN-
GARY, THE REPUBLIC OF MALTA,
THE KINGDOM OF THE NETHER-
LANDS, THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE REPUBLIC OF POLAND, THE
PORTUGUESE REPUBLIC, ROMANIA,
THE REPUBLIC OF SLOVENIA, THE
SLOVAK REPUBLIC, THE REPUBLIC
OF FINLAND, THE KINGDOM OF SWE-
DEN,

jotka ovat Euroopan unionista tehdyn sopi-
muksen ja Euroopan unionin toiminnasta teh-
dyn sopimuksen, jäljempänä 'EU:n perussop-
imukset', osapuolia ja Euroopan unionin jä-
senvaltioita, jäljempänä yhdessä 'EU:n jä-
senvaltiot' tai yksittäin 'EU:n jäsenvaltio',

ja EUROOPAN UNIONI

sekä ARMENIAN TASAVALTA, jäljem-
pänä 'Armenia',
jäljempänä yhdessä 'osapuolet',

EU:n jäsenvaltiot ja Armenia Chicagossa 7
päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi
avatus kansainvälistä siviili-ilmailua koske-
van yleissopimuksen osapuolina yhdessä Eu-
roopan unionin kanssa,

OTTAVAT HUOMIOON Luxemburgissa
22 päivänä huhtikuuta 1996 tehdyn Euroopan
yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Ar-
menian tasavallan välisen kumppanuus- ja
yhteistyösopimuksen,

being parties to the Treaty on European
Union and the Treaty on the Functioning of
the European Union, hereinafter referred to
as "the EU Treaties", and being Member
States of the European Union, hereinafter
collectively referred to as "EU Member
States" or individually as "EU Member
State",

and the EUROPEAN UNION,
of the one part,

and the REPUBLIC OF ARMENIA, here-
inafter referred to as "Armenia",
of the other part, hereinafter jointly referred
to as the "Parties",

the EU Member States and Armenia being
parties to the Convention on International
Civil Aviation, opened for signature at Chi-
cago on 7 December 1944, together with the
European Union;

NOTING the Partnership and Cooperation
Agreement between the Europe-an Commu-
nities and their Member States, of the one
part, and the Republic of Armenia, of the

HALUAVAT luoda yhteisen ilmailualueen (Common Aviation Area, CAA), jonka tavoitteena on avata pääsy osapuolten lentoliikennemarkkinoille, joilla vallitsevat tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuedellytykset ja joilla noudatetaan samoja sääntöjä muun muassa lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen, ilmailukenteen hallinnan, kilpailun, sosiaalisten näkökohtien ja ympäristövaatimusten alalla,

HALUAVAT lisätä lentoliikennettä ja edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoliikenteen harjoittajien syrjimättömyyteen sekä avoimeen ja oikeudenmukaiseen kilpailuun markkinoilla,

HALUAVAT huolehtia lentoliikenteeseen liittyvistä eduistaan,

TUNNUSTAVAT toimivien lentoliikenneyhteyksien merkityksen kaupankäynnin, matkailun, investointien sekä taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen edistämiseksi,

OVAT YHTÄ MIELTÄ siitä, että yhteisen ilmailualueen säännöt on tarkoituksenmukaista perustaa Euroopan unionissa voimassa olevaan asiaa koskevaan lainsäädäntöön, joka esitetään tämän sopimuksen liitteessä II,

TUNNUSTAVAT, että noudattamalla yhteisen ilmailualueen sääntöjä täysimääräisesti osapuolet voivat saada yhteisestä ilmailualueesta täyden hyödyn, mukaan luettuina markkinoille pääsyn avaaminen ja mahdollisimman suuren hyödyn turvaaminen molempien osapuolten kuluttajille, alan teollisuudelle ja työntekijöille,

TUNNUSTAVAT, ettei yhteisen ilmailualueen perustaminen ja sen sääntöjen täytäntöönpano ole mahdollista ilman tarvittaessa sovellettavia siirtymäjärjestelyjä, ja että riittävä apu on tärkeää tässä suhteessa,

HALUAVAT varmistaa, että lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua, ja vahvistavat suhtautuvansa erityisen huolestuneesti ilma-aluksiin kohdistuviin tekoihin tai uhkiin, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentotoimintaan sekä heikentävät matkustajien luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

PYRKIVÄT MÄÄRÄTIEETOISESTI maksimoimaan hyödyt, jotka on mahdollista

other part, done at Luxembourg on 22 April 1996

DESIRING to create a common aviation area (hereinafter referred to as "CAA") based on the goal of opening access to markets of the Parties, with equal conditions of competition, non-discrimination and respect for the same rules – including in the areas of safety, security, air traffic management, competition, social aspects and the environment;

DESIRING to enhance air services and to promote an international aviation system based on non-discrimination and open and fair competition among air carriers in the marketplace;

DESIRING to promote their interests in respect of air transport;

RECOGNISING the importance of efficient air transport connectivity in promoting trade, tourism, investment, and economic and social development;

AGREEING that it is appropriate to base the CAA rules on the relevant legislation in force within the European Union, as laid down in Annex II to this Agreement;

RECOGNISING that full compliance with the CAA rules enables the Parties to reap the full advantages of the CAA, including the opening of access to markets and the maximisation of benefits for the consumers and the industries and workers of both Parties;

RECOGNISING that the creation of the CAA and implementation of its rules cannot be achieved without transitional arrangements, where necessary, and that adequate assistance is important in this regard;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transport and affirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation;

DETERMINED to maximise the potential benefits of regulatory cooperation and har-

saada sääntely-yhteistyöstä sekä siviili-ilmailuun sovellettavien osapuolten lakien ja määräysten yhteensovittamisesta,

TUNNUSTAVAT, että kilpailuun perustavasta lentoliikenteestä ja elinkelpoisesta ilmailuteollisuudesta voidaan saada merkittäviä hyötyjä,

HALUAVAT edistää vapaata, oikeudenmukaista ja vääristymätöntä kilpailua ja tunnustavat sen, että tuet voivat vaikuttaa kilpailuun haitallisesti ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteet, sekä sen, etteivät mahdolliset hyödyt välttämättä toteudu ilman lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia kilpailuun perustuvia toimintaedellytyksiä, joihin kuuluu vapaa, oikeudenmukainen ja vääristymätön kilpailu,

AIKOVAT tavoitella osapuolten välisten voimassa olevien sopimusten ja järjestelyjen muodostamissa puitteissa markkinoille pääsyn avaamista ja mahdollisimman suuria hyötyjä kuluttajille, rahdinantajille, lentoliikenteen harjoittajille ja lentoasemille sekä niiden työntekijöille, yhteisöille ja muille välillisiä hyötyjä saaville,

KOROSTAVAT ympäristönsuojelun tärkeyttä kehitettäessä kansainvälistä ilmailupoliittikkaa ja pantaessa sitä täytäntöön,

VAHVISTAVAT tarpeen toteuttaa kiireellisiä toimia ilmastonmuutokseen puuttumiseksi ja jatkaa yhteistyötä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ilmailualalla johdonmukaisella tavalla asiaa koskevien monenvälisten järjestelyjen ja erityisesti asiaankuuluvien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) välineiden sekä Yhdistyneiden kansakuntien ilmastonmuutoksen puitesopimuksen nojalla 12 päivänä joulukuuta 2015 tehdyn Pariisin sopimuksen kanssa,

VAHVISTAVAT kuluttajansuojan, mukaan lukien Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen mukaisen suojan, tärkeyden sekä lentoliikenteeseen liittyvän kuluttajansuojan asianmukaisen tason saavuttamisen tärkeyden ja tunnustavat vastavuoroisen yhteistyön tarpeen tällä alalla,

TOTEAVAT, ettei kaupallisten mahdollisuuksien lisäämisellä ole tarkoitus heikentää

monisation of their respective laws and regulations applicable to civil aviation;

ACKNOWLEDGING the significant potential benefits that may arise from competitive air services and viable air transport industries;

DESIRING to foster free, fair and undistorted competition, recognising that subsidies may adversely affect competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement and recognising that, where there is not a competitive level playing field for air carriers with free, fair and undistorted competition, potential benefits may not be realised;

INTENDING to build upon the framework of existing agreements and arrangements between the Parties with the aim of opening access to markets and maximising benefits to consumers, shippers, air carriers and airports and their employees, communities and others benefiting indirectly;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

AFFIRMING the need for urgent actions to address climate change and for continued co-operation to reduce greenhouse gas emissions in the aviation sector, in a manner consistent with multilateral arrangements on this matter and in particular relevant International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "ICAO") instruments and the Paris Agreement of 12 December 2015 under the United Nations Framework Convention on Climate Change;

AFFIRMING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999, and of achieving an appropriate level of consumer protection associated with air services; and recognising the need for mutual cooperation in this area;

RECOGNISING that increased commercial opportunities are not intended to undermine their labour or labour-related standards

niiden työhön tai työelämään liittyviä normeja, ja korostavat kansainvälisen ilmailun sosiaalista ulottuvuutta sekä markkinoiden avaamisesta työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin aiheutuvien vaikutusten huomioon ottamisen merkitystä,

PANEVAT MERKILLE, että on tärkeää parantaa pääoman saatavuutta ilmakuljetusten alalla lentoliikenteen kehittämiseksi edelleen,

TUNNUSTAVAT hyödyt, jotka voidaan saada kolmansien maiden tähän sopimukseen liittymisen mahdollistamisesta,

HALUAVAT tehdä kansainvälistä siviililmailun yleissopimusta täydentävän lentoliikennesopimuksen,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 ARTIKLA

Tavoite

Tämän sopimuksen tavoitteena on luoda osapuolten välille yhteinen ilmailualue, joka perustuu asteittaiseen markkinoiden avaamiseen, lentoliikenteen harjoittajan omistuksen ja määräysvallan vapauttamiseen, oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin kilpailuedellytyksiin, syrjimättömyyteen ja yhteisiin sääntöihin muun muassa turvallisuuden, turvaamisen, ilmaliikenteen hallinnan, sosiaalisten näkökohtien ja ympäristön aloilla. Tätä tarkoitusta varten tässä sopimuksessa vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan osapuolten välillä. Nämä säännöt sisältävät liitteessä II lueteltujen säädösten säännökset.

2 ARTIKLA

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'sopimuksella' tätä sopimusta, sen liitteitä ja lisäyksiä sekä niiden muutoksia;
- 2) 'lentoliikenteellä' yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista ilma-aluksella joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan, reitti- ja tilauslentoliikenne mukaan luettuina;

and affirming the importance of the social dimension of international aviation and of considering the effects of opening access to markets on labour, employment and working conditions;

NOTING the importance of better access to capital for the air transport industry in order to further develop air transport;

RECOGNISING the potential benefits of providing for the accession of third countries to this Agreement;

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary to the Convention on International Civil Aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Objective

The objective of this Agreement is the creation of a common aviation area between the Parties based on progressive market opening, liberalisation of air carrier ownership and control, fair and equal conditions of competition, non-discrimination and common rules, including in the areas of safety, security, air traffic management, social aspects and the environment. To this end, this Agreement sets out the rules applicable between the Parties. These rules include the provisions laid down by the legislation specified in Annex II.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the following definitions apply:

1) "Agreement" means this Agreement, any Annexes and Appendices to it, and any amendments thereto;

2) "air transport" means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, including scheduled and non-scheduled air services;

- 3) 'kansalaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittaja, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, täyttää 4 artiklassa vahvistetut omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;
- 4) 'vaatimustenmukaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittajalla, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, on riittävät taloudelliset edellytykset ja riittävästi johtamisosaamista tällaisen liikenteen harjoittamiseen ja se pystyy noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;
- 5) 'toimivaltaisella viranomaisella' valtion virastoa tai yksikköä, joka vastaa tästä sopimuksesta johtuvien hallinnollisten tehtävien hoitamisesta;
- 6) 'yleissopimuksella' Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan luettuina
 - a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Armenia että yksi tai useampi kyseessä oleva EU:n jäsenvaltio on ratifioinut siltä osin kuin on käsiteltävänä olevan asian kannalta olennaista; ja
 - b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai niiden muutokset sillä edellytyksellä, että liitteet tai muutokset ovat voimassa sekä Armeniassa että yhdessä tai useammassa kyseessä olevassa EU:n jäsenvaltiossa siltä osin kuin on käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta olennaista;
- 7) 'täysillä kustannuksilla' tarjotuista palveluista aiheutuvia kustannuksia mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;
- 3) "citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement satisfies the requirements set out in Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;
- 4) "fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;
- 5) "competent authority" means the government agency or State entity responsible for the administrative functions under this Agreement;
- 6) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - a) any amendment that has come in-to force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Armenia and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question; and
 - b) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Armenia and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question;
- 7) "full cost" means the cost of service provided plus a reasonable charge for administrative overhead;

- 8) 'kansainvälisellä lentoliikenteellä' lentoliikennettä, joka kulkee useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolisen ilmatilan läpi;
 - 9) 'päätoimipaikalla' lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa sen osapuolen alueella, jossa lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta mukaan lukien, tapahtuvat;
 - 10) 'ilman kaupallista tarkoitusta tehtävällä laskulla' muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;
 - 11) 'lentohinnoilla' hintoja, jotka maksetaan lentoliikenteen harjoittajille tai heidän edustajilleen taikka muille lipunmyyjille matkustajien kuljettamisesta lentoliikenteessä (mukaan lukien sen yhteydessä mahdollisesti käytettävät muut liikennemuodot), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;
 - 12) 'kuljetusmaksuilla' hintoja, jotka maksetaan rahdin kuljettamisesta lentoliikenteessä (mukaan lukien sen yhteydessä mahdollisesti käytettävät muut liikennemuodot), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;
 - 13) 'alueella' Armenian osalta Armenian tasavallan aluetta ja Euroopan unionin ja EU:n jäsenvaltioiden osalta EU:n jäsenvaltioiden maa-alueita, sisävesiä ja aluemeriiä, joihin sovelletaan EU:n perussopimuksia, EU:n perussopimuksissa määrättyjen edellytysten mukaisesti, sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa;
 - 14) 'käyttömaksulla' lentoliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen
- 8) "international air transport" means air transport that passes through the air-space over the territory of more than one State;
 - 9) "principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the territory of the Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;
 - 10) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on board or discharging passengers, baggage, cargo or mail in air transport;
 - 11) "air fares" means the prices to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;
 - 12) "air rates" means the prices to be paid for the carriage of cargo on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;
 - 13) "territory" means, for Armenia, the territory of the Republic of Armenia and, for the European Union and the EU Member States, the land territory, internal waters and territorial sea of the EU Member States to which the EU Treaties apply and under the conditions laid down in the EU Treaties, as well as the air space above them;
 - 14) "user charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities;

tai ilmailun turvaamiseen liittyvien tilojen ja laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina;

- 15) 'omahuolinnalla' tilannetta, jossa lentoaseman käyttäjä huolehtii yhden tai useamman maahuolintapalvelun suorittamisesta suoraan itselleen tekemättä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa tällaisten palvelujen suorittamisesta; tässä määritelmässä lentoaseman käyttäjiä ei pidetä toisiinsa nähden kolmansina osapuolina, jos
- a) yhdellä on osake-enemmistö toisesta, tai
 - b) molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa;
- 16) 'viidennen vapauden liikenneoikeudella' yhden valtion, jäljempänä 'myöntävä valtio', toisen valtion, jäljempänä 'vastaanottava valtio', lentoliikenteen harjoittajille myöntämää oikeutta tai etuoikeutta tarjota kansainvälisiä lentoliikennepalveluja myöntävän valtion alueen ja jonkin kolmannen valtion alueen välillä, sillä edellytyksellä, että tällaisten reittien lähtö- tai päätepiste sijaitsee vastaanottavan valtion alueella;
- 17) 'kolmannella maalla' maata, joka ei ole EU:n jäsenvaltio tai Armenia.

15) "self-handling" means a situation in which an airport user directly provides for himself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services; for the purpose of this definition, among themselves airport users shall not be deemed to be third parties where:

- a) one holds the majority in the other; or
- b) a single body has a majority holding in each;

16) "fifth freedom right" means the right or privilege granted by one State ("the Granting State") to the air carriers of another State ("the Recipient State") to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third State, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;

17) "third country" means a country which is not an EU Member State or Armenia.

I OSASTO TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET 3 ARTIKLA

Oikeuksien myöntäminen

1. Tässä artiklassa vahvistettaviin oikeuksiin sovelletaan tämän sopimuksen liitteessä I olevia siirtymämääräyksiä.

Liikenneoikeudet ja reitit

2. Kummankin osapuolen on myönnettävä toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä syrjimättömin perustein:

- a) oikeus lentää laskeutumatta toisen osapuolen alueen yli;
- b) oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;

TITLE I ECONOMIC PROVISIONS

Article 3

Grant of rights

1 The rights set out in this Article are subject to the transitional provisions contained in Annex I to this Agreement.

Traffic rights and route schedule

2. Each Party shall grant to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Party on a non-discriminatory basis:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

c) oikeus suorittaa matkustajien, matkustajien ja rahdin sekä pelkän rahdin reitti- ja tilauslentokuljetuksia paikkojen¹ välillä seuraavilla reiteillä:

i) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajat:

Euroopan unionissa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaissa², Euroopan yhteisen ilmailualueen perustamista koskevan monenvälisen sopimuksen osapuolissa³ tai Euroopan vapaakauppajärjestön jäsenmaissa⁴ – Armeniassa sijaitsevat paikat – Armeniasta edelleen olevat paikat;

ii) Armenian lentoliikenteen harjoittajat:

Armeniassa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat Euroopan naapuruuspolitiikan kumppanimaissa, Euroopan yhteisen ilmailualueen perustamista koskevan monenvälisen sopimuksen osapuolissa tai Euroopan vapaakauppajärjestön jäsenmaissa – Euroopan unionissa sijaitsevat paikat;

d) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.

Toiminnallinen jousto

3. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat valintansa mukaan joillakin tai kaikilla lennoillaan, jotka liikennöidään 2 kohdassa määritetyillä reiteillä,

a) liikennöidä jompaankumpaan tai kumpaankin suuntaan;

b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

c) liikennöidä välillä oleviin ja edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla oleviin paikkoihin 2 kohdan määräysten mukaisesti missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa;

c) the right to perform scheduled and non-scheduled passenger, combination and all-cargo international air transport between points (1) on the following routes:

i) for air carriers of the European Union:

points in the European Union – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners (2), parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area (3), or Member States of the European Free Trade Association (4) – points in Armenia – points beyond;

ii) for air carriers of Armenia:

points in Armenia – intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners, parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area or Member States of the European Free Trade Association – points in the European Union;

d) the rights otherwise specified in this Agreement.

Operational flexibility

3. Air carriers of each Party may on any or all flights and at their option on the routes specified in paragraph 2:

a) operate flights in either or both directions;

b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

c) serve intermediate and beyond points, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order according to the provisions of paragraph 2;

¹ Tässä artiklassa viittauksen paikkoihin on ymmärrettävä tarkoitettavan kansainvälisesti tunnustettuja lentoasemia.

² Katso: 16 päivänä kesäkuuta 2003 annetut neuvoston päätelmät yhdessä komission 12 päivänä toukokuuta 2004 Euroopan naapuruuspolitiikasta antaman ja neuvoston 14 päivänä kesäkuuta 2004 antamissa päätelmissään hyväksymän tiedonannon kanssa.

³ Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden, Albanian tasavallan, Bosnia ja Hertsegovinan, Bulgarian tasavallan, entisen Jugoslavian tasavallan Makedonian, Islannin tasavallan, Kroatian tasavallan, Montenegron tasavallan, Norjan kuningaskunnan, Romanian, Serbian tasavallan ja Yhdistyneiden kansakuntien väliaikaisen Kosovon-siviilioperaation(1) monenvälinen sopimus Euroopan yhteisen ilmailualueen perustamisesta (EUVL L 285 16.10.2006, s. 3) ((1) Kesäkuun 10 päivänä 1999 hyväksytyn YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1244 mukaisesti).

⁴ Islannin tasavalta, Norjan kuningaskunta, Sveitsin valaliitto ja Liechtensteinin ruhtinaskunta.

d) jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat;

e) siirtää missä tahansa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksesta mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa (koneen vaihto eli change of gauge);

f) tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan kummankin osapuolen alueella tai sen ulkopuolella;

g) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen halki; h) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin; ja

h) liikennöidä saman palvelun puitteissa useampaan kuin yhteen paikkaan (monikohdelennot).

Tässä kohdassa määrättyä toiminnallista joustoa voidaan soveltaa suunnasta riippumatta ja ilman maantieteellisiä rajoituksia menettämättä oikeutta kuljettaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä edellyttäen, että

a) Armenian lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Armeniassa sijaitsevaan paikkaan;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Euroopan unionissa sijaitsevaan paikkaan.

4. Kumpikin osapuoli antaa lentoliikenteen harjoittajien määritellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen vuorotiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, vuorotiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä, reititystä, lähtö- tai määräpaikkaa taikka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppisiä muista kuin tullitoimintaan, teknisiin, operatiivisiin, ilmaliikenteen hallinnan turvallisuuden, ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä, jollei tässä sopimuksessa muuta määrätä.

5. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä – myös yhteistunnuksin – mihin tahansa paikkaan sellaisessa kolmannessa maassa, joka ei sisälly määrättyihin reitteihin, sillä edellytyksellä,

d) omit stops at any point or points;

e) transfer traffic from any of their aircraft to any of their other aircraft at any point (change of gauge);

f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

g) carry transit traffic through the territory of the other Party;

h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and

i) serve more than one point on the same service (co-terminalisation).

The operational flexibility provided for in this paragraph may be exercised without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that:

a) the services of air carriers of Armenia serve a point in Armenia;

b) the services of air carriers of the European Union serve a point in the European Union.

4. Each Party shall allow air carriers to determine the frequency and capacity of the international air transport that they offer based on commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, routing, origin or destination of traffic, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection reasons or unless otherwise provided for in this Agreement.

5. The air carriers of each Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any point located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.

etteivät ne käytä viidennen vapauden liikenneoikeuksia.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta

a) Armenian lentoliikenteen harjoittajia ottamaan EU:n jäsenvaltiossa matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen paikkaan samassa EU:n jäsenvaltiossa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Armeniassa matkustajia, matkatavaroita, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan johonkin toiseen paikkaan Armeniassa.

7. Käyttäessään tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan ja hoitaessaan sen mukaisia velvollisuuksiaan osapuolet pidättyvät kaikenlaisesta toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajiin erityisesti kansalaisuuden vuoksi kohdistuvasta syrjinnästä.

8. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, kummallakin osapuolella on oikeus kieltää kansainvälisen lentoliikenteen harjoittaminen sellaiseen kolmannen maahan, sellaisesta kolmannesta maasta tai sellaisen kolmannen maan alueen kautta, jolla ei ole diplomaattisuhteita tämän osapuolen kanssa.

4 ARTIKLA

Liikennöintilupa ja tekninen lupa

1. Saatuaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen toisen osapuolen on myönnettävä asianmukaiset liikennöintiluvat ja muut tekniset luvat mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä, kun seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) Armenian lentoliikenteen harjoittajien osalta

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Armeniassa, ja sillä on Armenian lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan Armenian jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määriteltä; ja

6. Nothing in this Agreement shall be deemed to:

a) confer on the air carriers of Armenia the right to take on board in any EU Member State passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in that same EU Member State;

b) confer on the air carriers of the European Union the right to take on board in Armenia passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in Armenia.

7. In exercising their respective rights and obligations under this Agreement, the Parties shall refrain from any form of discrimination between air carriers of the other Party, in particular on the grounds of nationality.

8. Notwithstanding any other provisions of this Agreement, each Party has the right to refuse the operation of international air transport to, from or through the territory of a third country with which this Party does not have diplomatic relations.

Article 4

Operating authorisation and technical permission

1. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the other Party shall grant the appropriate operating authorisations and technical permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) for an air carrier of Armenia:

i) the air carrier has its principal place of business in Armenia, and holds a valid operating licence in accordance with the law of Armenia;

ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Armenia having issued its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and

iii) ellei 6 artiklassa toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja on Armenian tai Armenian kansalaisten tai molempien omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Euroopan unionin alueella, ja sillä on Euroopan unionin oikeuden mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty; ja

iii) ellei 6 artiklassa toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja on yhden tai useamman EU:n jäsenvaltion taikka Euroopan vapaakauppajärjestön jäsenvaltion tai niiden kansalaisten tai molempien omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) 14 ja 15 artiklaa noudatetaan; ja

d) lentoliikenteen harjoittaja täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita hakemuksen käsittelevä osapuoli tavallisesti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

2. Osapuolten on liikennöintilupia ja teknisiä lupia myöntäessään kohdeltava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajia syrjimättömästi.

3. Saatuaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen toisen osapuolen on tunnustettava ensin mainitun osapuolen kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta tai kansalaisuutta koskevat selvitykset aivan kuin tällaiset selvitykset olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä eivätkä ne saa tehdä asiassa muita kuin toisessa ja kolmannessa alakohdassa määrättyjä lisäselvityksiä.

Jos vastaanottavan osapuolen toimivaltaisilla viranomaisilla on liikennöintilupahakemuksen lentoliikenteen harjoittajalta saatuaan tai tällaisen luvan myönnettyään erityinen syy epäillä, että toisen osapuolen tekemästä selvityksestä huolimatta asianmukais-

iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Armenia, or its nationals, or both;

b) for an air carrier of the European Union:

i) the air carrier has its principal place of business in the territory of the European Union and holds a valid operating licence in accordance with European Union law;

ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and

iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by one or more EU Member States or Member States of the European Free Trade Association or by their nationals, or both;

c) Articles 14 and 15 are complied with; and

d) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.

2. When granting operating authorisations and technical permissions, each Party shall treat all carriers of the other Party in a non-discriminatory manner.

3. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the other Party shall recognise any fitness determination or citizenship determination made by the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not enquire further into such matters, except as provided in the second and third subparagraphs.

If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Party have a specific concern that, despite the determination made by the other Party, any condition

ten liikennöintilupien myöntämiselle 1 kohdassa asetettuja ehtoja ei ole noudatettu, vastaanottavan osapuolen on viipymättä ilmoitettava asiasta toiselle osapuolelle ja perusteltava epäilynsä. Tällaisessa tapauksessa kumpi tahansa osapuoli voi pyytää neuvotte-luja, joihin voi osallistua osapuolten toimi-valtaisten viranomaisten edustajia, tai tämän epäilyn kannalta merkityksellisiä lisätietoja, ja näihin pyyntöihin on vastattava mahdolli-simman nopeasti. Jos asiassa ei löydetä rat-kaisua, kumpi tahansa osapuoli voi antaa asian 23 artiklassa tarkoitetun sekakomitean, jäljempänä 'sekakomitea', ratkaistavaksi.

Tämä kohta ei kata turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutus-turvaan liittyvien selvitysten tunnustamista.

prescribed in paragraph 1 for the grant of appropriate operating authorisations or technical permissions has not been met, the receiving Party shall promptly advise the other Party, giving substantive reasons for its concern. In that event, either Party may request consultations, which may include representatives of the competent authorities of the Parties, or additional information relevant to the concern and the request for consultation shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee referred to in Article 23 ("the Joint Committee").

This paragraph does not cover the recognition of determinations in relation to safety certificates or licences, security arrangements or insurance coverage.

5 ARTIKLA

Liikennöintiluvan ja teknisen luvan epä- äminen, peruuttaminen kokonaan tai tila- päisesti taikka rajoittaminen

1. Kumpikin osapuoli voi evätä tai peruut-taa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai tekniset luvat taikka asettaa niille ehtoja tai rajoituksia taikka muutoin evätä tai kes-keyttää tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan taikka asettaa sille ehtoja tai rajoituksia, jos

a) Armenian lentoliikenteen harjoittajien osalta

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimi-paikka ei ole Armeniassa tai sillä ei ole Armenian lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Armenian jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen, kun Armenia vastaa lentotoi-mintaluvan myöntämisestä, tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritetty; tai

iii) ellei 6 artiklassa toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja ei ole Armenian tai Armenian kansalaisten tai molempien omistuk-sessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta

Article 5

Refusal, revocation, suspension or limita-tion of operating authorisation and technical permission

1. Either Party may refuse, revoke, sus-pend, impose conditions on or limit the oper-ating authorisations or technical permissions or otherwise refuse, suspend, impose condi-tions on or limit the operations of an air car-rier of the other Party where:

a) for an air carrier of Armenia:

i) the air carrier does not have its principal place of business in Armenia or does not hold a valid operating licence in accordance with the law of Armenia;

ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by Armenia, where Armenia is responsible for issuing its air operator certificate, or the com-petent authority is not clearly identified; or

iii) unless otherwise determined under Ar-ticle 6, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership or is not effec-tively controlled by Armenia, or its nationals, or both;

b) for an air carrier of the European Union:

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole Euroopan unionin alueella tai sillä ei ole Euroopan unionin oikeuden mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty; tai

iii) ellei 6 artiklassa toisin määrätä, lentoliikenteen harjoittaja ei ole Euroopan unionin taikka Euroopan vapaakauppajärjestön jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden tai niiden kansalaisten tai molempien omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) 8, 14 ja 15 artiklaa ei ole noudatettu; tai

d) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut 7 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä tai niitä lakeja ja määräyksiä, joita hakemusta tarkasteleva osapuoli tavanomaisesti soveltaa kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Elleivät välittömät toimet ole tarpeen 1 kohdan c tai d alakohdan rikkomisen lopettamiseksi, tällä artiklalla vahvistettuja oikeuksia voidaan käyttää vasta, kun toisen osapuolen kanssa on neuvoteltu.

3. Tämän artiklan määräykset eivät rajoita kummankaan osapuolen oikeuksia evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupa tai tekninen lupa taikka asettaa niille ehtoja tai rajoituksia 14 tai 15 artiklan mukaisesti.

6 ARTIKLA

Investoinnit lentoliikenteen harjoittajiin

1. Sen estämättä, mitä 4 ja 5 artiklassa määrätään, ja kun sekakomitea on tarkastanut 23 artiklan 8 kohdan mukaisesti, että osapuolten lainsäädäntö sallii kummankin osapuolen tai niiden kansalaisten enemmistöomistuksen tai tosiasiallisen määräysvallan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajissa, osapuolet voivat sallia EU:n jäsenvaltioiden tai niiden kansalaisten enemmistöomistuksen tai tosiasiallisen määräysvallan Armenian lentoliikenteen harjoittajissa.

i) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the European Union or does not hold a valid operating licence in accordance with European Union law;

ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate or the competent authority is not clearly identified; or

iii) unless otherwise determined under Article 6, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by a Member State or Member States of the European Union or the European Free Trade Association or by nationals of such States, or both;

c) Articles 8, 14 and 15 are not complied with; or

d) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 or with the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Par-ty considering the application.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with point c) or d) of paragraph 1, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an air carrier or air carriers of the other Party in accordance with Articles 14 or 15.

Article 6

Investment in air carriers

1. Notwithstanding Articles 4 and 5, and upon verification by the Joint Committee in accordance with Article 23(8) that, under their respective laws, each of the Parties or their nationals may acquire majority ownership or the effective control of an air carrier of the other Party, the Parties may allow majority ownership or the effective control of an air carrier of Armenia by EU Member States or their nationals, or of an air carrier of the European Union by Armenia or its nationals,

teen harjoittajissa tai Armenian tai sen kansalaisten enemmistöomistuksen tai tosiasiallisen määräysvallan Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajissa tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. Tämän artiklan 1 kohdan osalta osapuolten tai niiden kansalaisten investoinnit lentoliikenteen harjoittajiin hyväksytään tapauskohtaisesti sekakomitean 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti ennalta tekemällä päätöksellä.

Kyseisessä päätöksessä on eriteltävä edellytykset, jotka liittyvät sovitun lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen mukaisesti, sekä edellytykset, jotka liittyvät kolmansien maiden ja osapuolten väliseen lentoliikenteeseen. Kyseiseen päätökseen ei sovelleta 23 artiklan 11 kohtaa.

7 ARTIKLA

Lakien ja määräysten noudattaminen

1. Osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava niitä maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä, joita asianomaisella alueella sovelletaan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöiviin ilma-aluksiin.

2. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, miehistö, matkatavarat, rahti tai posti tulevat toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai lähtevät sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen osapuolen alueella sovellettavia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin ja postin maahanpääsyä, maassaoloa tai maasta poistumista (mukaan luettuina maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).

3. Osapuolten on sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien toteuttavan osapuolen alueella toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että kuljetettavana on ainoastaan henkilöitä, joilla on toisen osapuolen alueelle tulemiseen tai sen kautta kulkemiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. In relation to paragraph 1 of this Article, investments in air carriers by the Parties or their nationals shall be individually permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee in accordance with Article 23(2).

That decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Parties. Article 23(11) shall not apply to that decision.

Article 7

Compliance with laws and regulations

1. While entering, within or leaving, the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport shall be complied with by the air carriers of the other Party.

2. While entering, within or leaving, the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo and mail of the air carriers of the other Party.

3. The Parties shall permit, in their respective territory, the air carriers of the other Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Party are carried.

8 ARTIKLA

Oikeudenmukainen kilpailu

1. Osapuolet tunnustavat yhteiseksi tavoitteekseen tarjota terve kilpailuympäristö sekä oikeudenmukaiset ja tasa-arvoiset mahdollisuudet molempien osapuolten lentoliikennepalveluissa mukana oleville yhtiöille, jotta ne voivat kilpailla sovitun lentoliikenteen harjoittamisessa määrätyillä reiteillä. Sen vuoksi osapuolet toteuttavat asianmukaiset toimenpiteet tämän tavoitteen toteutumisen varmistamiseksi.

2. Osapuolet vahvistavat, että vapaa, oikeudenmukainen ja vääristymätön kilpailu on tärkeää tämän sopimuksen tavoitteiden edistämiseksi, sekä panevat merkille, että osapuolten kattavan kilpailulainsäädännön ja riippumattoman kilpailuviranomaisen olemassaolo sekä molempien kilpailulainsäädännön noudattamisen asianmukainen ja tehokas valvonta on tärkeää lentoliikennepalvelujen tehokkaan tarjoamisen kannalta. Tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvat seikat kattavaa kunkin osapuolen kilpailulainsäädäntöä, sellaisena kuin se on aika ajoin muutettuna, sovelletaan lentoliikenteen harjoittajien toimintaan kunkin osapuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella. Osapuolten yhteisenä tavoitteena on kilpailulainsäädännön yhteensopivuus, lähentäminen ja tehokas soveltaminen. Ne tekevät tarpeen mukaan yhteistyötä silloin, kun se on kilpailulainsäädännön tehokkaan soveltamisen kannalta tarpeen, muun muassa sallimalla sen, että niiden yhtiöt tai muut kansalaiset julkistavat kummankin sääntöjen ja lainsäädäntövallan mukaisesti tiedot, jotka ovat merkityksellisiä toisen osapuolen kilpailuviranomaisten kilpailulainsäädännön mukaisessa toiminnassa.

3. Mikään tässä sopimuksessa ei saa vaikuttaa kummankaan osapuolen kilpailuviranomaisten ja tuomioistuinten (eikä Euroopan komission) valtuuksiin ja valtaan eikä rajoittaa tai vaarantaa niitä, ja kaikki kilpailulainsäädännön noudattamisen valvontaan liittyvät kysymykset kuuluvat yksinomaan mainittujen viranomaisten ja tuomioistuinten toimivaltaan. Osapuolen tämän artiklan nojalla

Article 8

Fair competition

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the companies involved in air transport services of both Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of air transport services. The competition laws of each Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the air carriers within the jurisdiction of the respective Party. The Parties share the objectives of compatibility and convergence of competition law and of its effective application. They will cooperate as appropriate and where relevant on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective companies or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of the other Party.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Party (and of the European Commission), and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Party shall be without prejudice

toteuttamat toimet eivät siten rajoita kyseisten viranomaisten ja tuomioistuinten mahdollisesti toteuttamia toimia.

4. Tämän artiklan nojalla toteutettavat toimet ovat yksinomaan osapuolten vastuulla ja niiden on kohdistuttava yksinomaan toiseen osapuoleen tai yhtiöihin, jotka tarjoavat lentoliikennepalveluja osapuoliin/osapuolista. Tällaiset toimet eivät kuulu 24 artiklassa määrätyn riitojenratkaisumenettelyn piiriin.

5. Kumpikin osapuoli poistaa kaikenlaisen syrjinnän tai epäoikeudenmukaiset toimintatavat, jotka vaikuttaisivat kielteisesti toisen osapuolen lentoliikennepalveluihin osallistuvien yhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa.

6. Kumpikaan osapuoli ei tarjoa eikä salli julkisia avustuksia tai tukia millekään yhtiölle, jos ne vaikuttaisivat merkittävästi ja kielteisesti toisen osapuolen yhtiöiden oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa. Tällaisia julkisia avustuksia tai tukia ovat muun muassa seuraavat: ristiintukeminen; toiminnasta aiheutuvien tappioiden katminen; pääomahuolto; avustukset; vakuudet; erityisen edullisin ehdoin myönnettävät lainat tai vakuutukset; konkurssisuoja; perittävien määrien perimättä jättäminen; investoitujen julkisten varojen normaalin tuoton saamatta jättäminen; verohelpotukset tai -vapautukset; julkisten viranomaisten määräämien taloudellisten velvoitteiden korvaaminen; lentoliikenteen harjoittamiseen tarvittavien lennonvarmistuksen tai lentoaseman tilojen ja laitteiden sekä palvelujen, polttoaineen, maahuolinnon, turvatoimien, tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien, lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen taikka muiden lentoliikenteen harjoittamisen kannalta tarpeellisten tilojen ja laitteiden ja palvelujen saanti syrjinnän perusteella tai muuten kuin kaupallisista perusteista.

7. Jos osapuoli antaa julkisia avustuksia tai tukia jollekin yhtiölle, sen on varmistettava toimenpiteen avoimuus asianmukaisin keinoin, joihin voi kuulua se, että kyseinen yhtiö merkitsee tämän julkisen avustuksen tai tuen kirjanpitoonsa selkeästi ja erikseen.

to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Parties and shall be exclusively directed towards the other Party or to companies providing air transport services to/from the Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 24.

5. Each Party shall eliminate all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the companies involved in air transport services of the other Party to compete in providing air transport services.

6. Neither Party shall provide or permit public subsidies or support to any company if these subsidies or support would significantly and adversely affect the fair and equal opportunity of the companies of the other Party to compete in providing air transport services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel, ground handling, security, computerised reservation systems, slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of air services.

7. If a Party provides public subsidies or support to a company, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the company identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Kummankin osapuolen on toisen osapuolen pyynnöstä kohtuullisessa ajassa toimitettava toiselle osapuolelle pyynnön esittäneen osapuolen lainkäyttövaltaan kuuluviin yhteisöihin liittyvät tilinpäätöstiedot ja kaikki muut sellaiset tiedot, jotka toinen osapuoli voi kohtuudella pyytää sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Näihin voivat kuulua yksityiskohdaiset tiedot julkisista avustuksista tai tuista. Tällaisilta tiedoilta voidaan edellyttää, että tietoja pyytänyt osapuoli käsittelee niitä luottamuksellisesti.

9. Estämättä asianomaisen kilpailuviranomaisen tai tuomioistuimen toimia 5 ja 6 kohdassa tarkoitettujen sääntöjen noudattamisen valvomiseksi,

a) jos osapuoli toteaa, että johonkin yhtiöön kohdistuu 5 tai 6 kohdassa tarkoitettua syrjintää tai epäoikeudenmukaisia toimintatapoja, ja tämä voidaan näyttää toteen, se voi esittää toiselle osapuolelle kirjallisia huomautuksia. Toiselle osapuolelle ilmoitettuaan osapuoli voi myös aloittaa keskustelut tähän artiklaan liittyvistä asioista toisen osapuolen alueella olevien vastuullisten julkisten tahojen kanssa, mukaan luettuina keskus-, alue- tai paikallishallinnon viranomaiset. Osapuoli voi lisäksi pyytää neuvotteluja asiassa toisen osapuolen kanssa ongelman ratkaisemiseksi. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viimeistään 30 päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolten on siihen asti vaihdettava riittävästi tietoja toisen osapuolen esittämien huolenaiheiden täydellistä tarkastelua varten;

b) jos osapuolet eivät saa asiaa ratkaistua neuvotteluilla 30 päivän kuluessa neuvottelujen aloittamisesta tai neuvotteluja ei aloiteta 30 päivän kuluessa 5 tai 6 kohdan rikkomisepäilyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus keskeyttää tämän sopimuksen mukaisten oikeuksien käyttäminen asianomaisilta toisen osapuolen yhtiöiltä epäämällä liikennöinti-/toimilupa tai peruuttamalla se kokonaan tai tilapäisesti tai asettamalla tällaisten oikeuksien käytölle tarpeelliseksi katsomansa ehdot taikka asettaa maksuja tai toteuttaa muita toimia. Tämän kohdan mukaisesti toteutettavien toimien on oltava asian-

8. Each Party shall, at the request of the other Party, provide to the other Party within a reasonable time financial reports relating to the entities under the jurisdiction of the first Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include detailed information relating to subsidies or support. Such information may be subject to its confidential treatment by the Party requesting access to the information.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6:

a) if one Party finds that a company is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraph 5 or 6 and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Party. After informing the other Party, a Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Party may request consultations on this matter with the other Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within 30 days of the receipt of the request. In the meantime, the Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Parties;

b) if the Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within 30 days of the start of consultations or consultations do not start within 30 days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 5 or 6, the Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the concerned companies of the other Party by refusing, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and

mukaisia ja oikeasuhteisia ja ne on rajoitettava kestoltaan ja soveltamisalaltaan välttämättömiin.

10. Kumpikin osapuoli soveltaa kilpailulainsäädäntöä tehokkaasti 2 kohdan mukaisesti ja kieltää yhtiöitä

a) yhdessä muiden yhtiöiden kanssa solmimaan sopimuksia, tekemään päätöksiä tai osallistumaan yhdenmukaistettuihin toimintatapoihin, jotka voivat vaikuttaa kyseiseen osapuoleen saapuviin tai sieltä lähteviin lentoliikennepalveluihin ja joiden tarkoituksena tai vaikutuksena on kilpailun estäminen, rajoittaminen tai vääristäminen. Tämä kiello voidaan ilmoittaa soveltumattomaksi silloin, kun tällaiset sopimukset, päätökset tai toimintatavat edistävät palvelujen tuottamisen tai jakelun parantamista taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistämistä antamalla kuluttajille samalla oikeudenmukaisen osan eduista

i) asettamatta asianomaisille yhtiöille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi;

ii) antamatta tällaisille yhtiöille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluja, ja

b) käyttämättä määräävää asemaa väärin tavalla, joka voi vaikuttaa osapuoleen saapuviin tai sieltä lähteviin lentoliikennepalveluihin.

11. Kumpikin osapuoli antaa 10 kohdassa tarkoitettujen kilpailuoikeussääntöjen noudattamisen valvonnan omien asianomaisten ja riippumattomien kilpailuviranomaistensa tai tuomioistuimensa vastuulle.

12. Estämättä toimia, jotka asianomaisten kilpailuviranomaiset tai tuomioistuin toteuttavat 10 kohdassa tarkoitettujen sääntöjen noudattamisen valvomiseksi, jos osapuoli havaitsee, että jollekin yhtiölle aiheutuu haittaa 10 kohdan väitetystä rikkomisesta, ja tämä pystytään näyttämään toteen, se voi esittää toiselle osapuolelle kirjallisia huomautuksia. Toiselle osapuolelle ilmoitettuaan osapuoli voi myös aloittaa keskustelut tähän artiklaan liittyvistä asioista toisen osapuolen alueella olevien vastuullisten julkisten tahojen kanssa, mukaan luettuina keskus-, alue- tai paikallishallinnon viranomaiset. Osapuoli voi lisäksi pyytää neuvotteluja asiassa toisen osapuolen kanssa ongelman ratkaisemiseksi.

restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

10. Each Party shall effectively apply anti-trust laws in accordance with paragraph 2, and shall prohibit companies:

a) in conjunction with any other company to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect air transport services to/from that Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not:

i) impose on the companies concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;

ii) afford such companies the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question; and

b) to abuse a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Party.

11. Each Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 exclusively to its relevant and independent competition authority or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10, if one Party finds that a company suffers from an alleged violation of paragraph 10 and that this can be substantiated, it may submit observations in writing to the other Party. After informing the other Party, a Party may also approach responsible government entities in the territory of the other Party, including entities at the central, regional, provincial or local level to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Party may request consultations on this matter with the other Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start

Tällaiset neuvottelut on aloitettava viimeistään 30 päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolten on siihen asti vaihdettava riittävästi tietoja toisen osapuolen esittämien huolenaiheiden täydellistä tarkastelua varten.

13. Jos osapuolet eivät saa asiaa ratkaistua neuvotteluilla 30 päivän kuluessa neuvottelujen aloittamisesta tai neuvotteluja ei aloiteta 30 päivän kuluessa 10 kohdan rikkomisepäilyjä koskevan pyynnön vastaanottamisesta, ja edellyttäen, että toimivaltainen kilpailuviranomainen tai tuomioistuin on todennut kilpailuoikeuden rikkomisen, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus keskeyttää tämän sopimuksen mukaisten oikeuksien käyttäminen asianomaisilta toisen osapuolen yhtiöiltä epäämällä liikennöinti-/toimilupa tai peruuttamalla se kokonaan tai tilapäisesti tai asettamalla tällaisten oikeuksien käytölle tarpeelliseksi katsomansa ehdot taikka asettaa maksuja tai toteuttaa muita toimia. Tämän kohdan mukaisesti toteutettavien toimien on oltava asianmukaisia ja oikeasuhteisia ja ne on rajoitettava kestoltaan ja soveltamisalaltaan välttämättömiin.

9 ARTIKLA

Kaupalliset mahdollisuudet

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa A osassa tarkoitettujen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

2. Osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että kaupallisten toimijoiden liiketoiminnan esteet häittäisivät tämän sopimuksen myötä toteutuvien hyötyjen saavuttamista. Sen vuoksi osapuolet aloittavat tehokkaan ja vastavuoroisen toiminnan kummankin osapuolen kaupallisen toiminnan harjoittajien kohtaamien liiketoimintaa haittaavien esteiden poistamiseksi, jos tällaiset esteet voivat haitata kaupallista toimintaa tai vääristää kilpailua taikka vaikuttaa tasapuolisiin toimintaedellytyksiin.

3. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajilta ei edellytetä paikallista ylläpitäjää.

within 30 days of the receipt of the request. In the meantime, the Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Parties.

13. If the Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within 30 days of the start of consultations or consultations do not start within 30 days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10, and provided that the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the concerned companies of the other Party by refusing, revoking or suspending the operating authorisation/permit, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

Article 9

Commercial opportunities

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part A.

2. The Parties agree that obstacles to doing business encountered by commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties shall therefore engage in an effective and reciprocal process to remove obstacles to doing business encountered by commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations or create distortions to competition or affect equal opportunities to compete.

3. Air carriers of the two Parties shall not be required to retain a local sponsor.

4. Sekakomitea laatii liiketoimintaa ja kaupallisia mahdollisuuksia koskevan yhteistyömenettelyn, seuraa kaupallisen toiminnan harjoittajien kohtaamien liiketoiminnan esteiden tehokkaan käsittelyn edistymistä sekä tarkastelee säännöllisesti kehityssuuntia, myös lakien ja määräysten muuttamisen osalta. Osapuoli voi pyytää 23 artiklan mukaisesti sekakomiteaa kokoontumaan tämän artiklan soveltamiseen liittyvien mahdollisten kysymysten ratkaisemiseksi.

5. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa vapaasti käyttöön toimistoja, tiloja ja laitteita toisen osapuolen alueella, jos tällaisia toimistoja, tiloja ja laitteita tarvitaan lentoliikenteen tarjoamiseen ja siihen liittyvien toimintojen edistämiseen ja myyntiin, mukaan lukien oikeus myydä ja kirjoittaa omia tai minkä tahansa toisen lentoliikenteen harjoittajan lippuja tai lentorahtikirjoja.

6. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahan-tulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus tuoda toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tueksi tarvittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. Kumpikin osapuoli helpottaa ja nopeuttaa tarvittaessa työlupien myöntämistä asiaa koskevien voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti tässä kohdassa tarkoitettujen toimistojen henkilöstölle, enintään 90 päivää kestäviä eräitä tilapäisiä tehtäviä suorittava henkilöstö mukaan luettuna.

7. Rajoittamatta toisen alakohdan soveltamista kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on toisen osapuolen alueella maahuolinnan osalta oikeus

a) hoitaa itse oma maahuolintansa ("oma-huolinta"); tai

b) valita sellaisista kilpailevista maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavista palveluntarjoajista, myös toisten lentoliikenteen harjoittajien joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti, jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

Ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdan mukaisia oikeuksia voi rajoittaa ainoastaan

4. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities, shall monitor progress in effectively addressing obstacles to doing business encountered by commercial operators and shall regularly review developments, including towards legislative and regulatory changes. In accordance with Article 23, a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this Article.

5. The air carriers of each Party shall have the right to freely establish offices and facilities in the territory of the other Party where such offices and facilities are required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport and related activities, including the right to sell and to issue any ticket or airway bill of its own or of any other air carrier.

6. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding 90 days, subject to the relevant laws and regulations in force.

7. Without prejudice to the second subparagraph, each air carrier shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:

a) the right to perform its own ground handling (self-handling); or

b) the right to select among competing suppliers, including other air carriers, that provide ground handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

The rights under points (a) and (b) of the first subparagraph shall be subject only to

lentoaseman turvallisuuskäytökohdista johtuva käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin puute. Jos tällaiset rajoitukset rajoittavat omahuolintaa, estävät tai sulkevat sen pois ja jos maahuolintapalvelujen tarjoajien välillä ei ole tehokasta kilpailua, asianomainen osapuoli varmistaa, että kaikkia tällaisia palveluja on saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoliikenteen harjoittajille; tällaisten palvelujen hinnat on vahvistettava asianmukaisin, puolueettomin, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein.

8. Jokaisella maahuolintapalvelujen tarjoajalla on, riippumatta siitä ovatko ne lentoliikenteen harjoittajia vai eivät, oltava toisen osapuolen alueella suoritettavan maahuolintapalvelun osalta oikeus tarjota maahuolintapalveluja samalla lentoasemalla toimiville lentoliikenteen harjoittajille, jos niille on myönnetty lupa ja ne ovat sovellettavien lakien ja määräysten mukaisia.

9. Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen määräyksiä, ohjeita ja menettelyjä lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseksi sen alueella sijaitsevilla lentoasemilla sovelletaan riippumattomasti, avoimesti, tehokkaasti, syrjimättömästi ja nopeasti.

10. Osapuoli saa vaatia tämän sopimuksen mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen toimintasuunnitelmien, ohjelmien tai aikataulujen ilmoittamista ainoastaan tiedoksi sen tarkistamiseksi, että tämän sopimuksen mukaisesti myönnettyjä oikeuksia kunnioitetaan. Jos osapuoli vaatii tällaista ilmoittamista, sen on huolehdittava siitä, että ilmoitusvaatimuksista ja -menettelyistä aiheutuu lentoliikenteen asiamiehille ja toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille mahdollisimman vähän hallinnollisia rasitteita.

11. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella suoraan tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan sen nimeämien myyntiedustajien, sen nimeämien muiden asiamiesten tai internetin välityksellä taikka muuta käytettävissä olevaa kanavaa käyttäen. Kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja, ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain the safe operation of the airport. Where such constraints limit, prevent or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, the relevant Party shall ensure that all such services are available on both an equal and an adequate basis to all air carriers; prices of such services shall be determined according to relevant, objective, transparent and non-discriminatory criteria.

8. Each supplier of ground handling services, whether an air carrier or not, shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party the right to provide ground handling services for air carriers operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

9. Each Party shall ensure that its regulations, guidelines and procedures for allocation of slots at the airports in its territory are applied in an independent, transparent, effective, non-discriminatory and timely manner.

10. Notification of operational plans, programmes or schedules for air services operated under this Agreement may be required by a Party for information purposes only in order to being able to verify that the rights granted under this Agreement are respected. If a Party requires such notification, it shall minimise the administrative burdens of notification requirements and procedures on air transport intermediaries and on air carriers of the other Party.

11. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transport and related services in the territory of the other Party directly or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. Each air carrier shall have the right to sell such transport and related services, and any person shall be free to purchase such transport and related services, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

12. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset kulunsa, mukaan luettuna polttoaineostot ja lentoasemamaksut, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat halutessaan maksaa tällaiset kulut toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa markkinavaihtokurssilla.

13. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on pyynnöstä oikeus vaihtaa ja lähettää paikallisia tuloja vapaasti milloin ja millä tavoin tahansa vapaasti vaihdettavissa olevassa valuutassa toisen osapuolen alueelta haluamaansa maahan. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä markkinavaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähettyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa, eikä niistä peritä muita maksuja kuin pankkien tällaisesta vaihtamisesta ja lähettämisestä tavallisesti veloittamat maksut.

14. Tässä sopimuksessa tarkoitettuja palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reititunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa;

b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

c) minkä tahansa maan pintakuljetusten (maa- ja vesikuljetukset) tarjoajan kanssa, mikäli

i) liikennöivällä lentoliikenteen harjoittajalla on asianmukaiset liikenneoikeudet,

ii) markkinoivalla lentoliikenteen harjoittajalla on tarvittavat asianmukaiset reittioikeudet ja

iii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat turvallisuutta ja kilpailua koskevat vaatimukset.

15. Kun myydään matkustajakuljetusta, johon liittyy yhteisiä markkinointijärjestelyjä, ostajalle on ilmoitettava myyntipaikassa, tai joka tapauksessa lähtöselvityksessä tai, jos lähtöselvitystä ei vaadita jatkolennot, en-

12. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel and payment of airport charges in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

13. Each air carrier shall have the right on demand to convert into freely convertible currencies and remit at any time, in any way, from the territory of the other Party to the country of its choice, local revenues. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the market rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the air carrier makes the initial application for remittance and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

14. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

a) any air carrier or carriers of the Parties;

b) any air carrier or carriers of a third country; and

c) any surface (land or maritime) transport provider of any country; provided that

i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights;

ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route rights; and

iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements.

15. In respect to the transport of passengers sold involving cooperative marketing arrangements, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for a connecting flight, which

nen koneeseen nousua, mitkä kuljetuspalvelun tarjoajat liikennöivät kutakin matkan osuutta.

16. Kun on kyse matkustajaliikenteestä, pintakuljetuksen tarjoajiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään.

17. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille kansainvälisesti tunnustetuille tullipalveluilla tarjoaville lentoasemille ja niitä tarjoavilta lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetuksen tarjoajien kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten lentorahtikuljetusten tarjoajien suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia intermodaalisia rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantajia ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

18. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon liikennöivän lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

19. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua järjestelyihin, joilla tarjo-

transport providers will operate each sector of the service.

16. In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name.

17. Notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports internationally recognised with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface transport providers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

18. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

19. The air carriers of each Party may enter into arrangements for the provision of aircraft

taan ilma-aluksia kansainväliseen lentoliikenteeseen joko miehistöineen tai ilman miehistöä,

a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa, sillä edellytyksellä, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla on asianmukaiset luvat ja että ne noudattavat osapuolten tavanomaisesti tällaisiin järjestelyihin soveltamia lakeja ja määräyksiä. Kumpikaan osapuoli ei saa edellyttää ilma-alusta tarjoavalta lentoliikenteen harjoittajalta tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksia reiteille, joilla ilma-alusta käytetään. Osapuolet voivat vaatia näille järjestelyille toimivaltaisten viranomaistensa hyväksyntää. Jos osapuoli vaatii tällaista hyväksyntää, sen on huolehdittava siitä, että hyväksyntämenettelyistä aiheutuu lentoliikenteen harjoittajille mahdollisimman vähän hallinnollisia rasitteita.

10 ARTIKLA

Tullit ja verot

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä osapuolen alueelle toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien elintarvikkeet, juomat ja alkoholi, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuina määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat sillä edellytyksellä, että ne pysyvät ilma-aluksessa, vastavuoroisuuden perusteella vapaita kaikista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaverroista, tulleista, valmisteveroista ja muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita

a) kansalliset tai paikalliset viranomaiset taikka Euroopan unioni asettavat; ja

b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

with or without crew for the operation of international air transport with:

a) any air carrier or carriers of the Parties; and

b) any air carrier or carriers of a third country, provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the respective laws and regulations applied by the Parties to such arrangements. Neither Party shall require the air carrier providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated. The Parties may require these arrangements to be approved by their competent authorities. Where a Party requires such approval, it shall minimise the administrative burdens for air carriers of the approval procedures.

Article 10

Customs duties and taxation

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt on the basis of reciprocity and provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise duties, and similar fees and charges that are:

a) imposed by the national or local authorities or the European Union; and

b) not based on the cost of service provided.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista, korvauksista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, vapautetaan vastavuoroisesti myös seuraavat:

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla, myös silloin, kun tällaisia varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;

b) osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten;

c) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulu-
tustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa, myös silloin, kun tällaisia tarvikkeita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella; ja

d) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksenaan käyttää niitä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla, myös silloin, kun tällaisia varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella.

3. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja, korvauksia tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.

4. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä 1 ja

2. The following shall also be exempted, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1, with the exception of charges based on the cost of service provided:

a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such stores are to be used on a part of the journey performed over that territory;

b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such supplies are to be used on a part of the journey performed over that territory; and

d) printed material, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such stores are to be used on a part of the journey performed over that territory.

3. Nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. The regular airborne equipment, as well as the material, supplies and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 normally retained on board aircraft operated by an air

2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen osapuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettaviksi kyseisten viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

5. Tässä artiklassa määrättyjä vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumppaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettaviksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen paikan välillä, joissa ilma-alukseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

7. Osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

8. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän toimivaltaisten viranomaisten valvonnassa.

9. Tämän sopimuksen määräyksillä ei ole vaikutusta arvonlisäveron (ALV) suhteen.

10. Tämä sopimus ei vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja Armenian välisten tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

11 ARTIKLA

Käyttömaksut

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa A osassa tarkoitettujen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

carrier of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the prior approval of the customs authorities of that Party and may be required to be kept under the supervision or control of those authorities until they are re-exported or other-wise disposed of in accordance with customs regulation.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the air carriers of a Party have contracted with another air carrier which similarly enjoys such exemptions from the other Party for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of service provided.

8. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 may be required to be kept under the supervision or control of the competent authorities.

9. The provisions of this Agreement shall not affect the field of Value Added Tax (VAT).

10. This Agreement is without prejudice to the provisions of the respective conventions between EU Member States and Armenia for the avoidance of double taxation on income and on capital.

Article 11

User charges

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part A.

2. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lentosuunnistus- ja lennonjohtopalvelujen käytöstä, perustuvat kustannuksiin eivätkä ole syrjiviä. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille on joka tapauksessa määrättävä ehdoin, jotka eivät ole epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot.

3. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lentoasemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen tilojen ja laitteiden ja palvelujen käytöstä, 9 artiklan 7 kohdassa kuvatuista palveluista veloittavia maksuja lukuun ottamatta, eivät ole perusteettomasti syrjiviä, eivät ole kansallisuuden perusteella syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Tällaisissa käyttömaksuissa on otettava huomioon kaikki kustannukset, joita maksuja periville toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasemaja ilmailun turvalaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai niillä lentoasemilla, joilla sovelletaan yhteistä maksujärjestelmää, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 16 artiklan 1 kohdan soveltamista. Tällaisiin käyttömaksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Tällaisia käyttömaksuja on joka tapauksessa sovellettava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien osalta ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja sovelletaan.

4. Kumpikin osapuoli edellyttää maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten sekä laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien vaihtavan keskenään tietoja, jotka voivat olla tarpeen käyttömaksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi 2 ja 3 kohdassa vahvistettujen periaatteiden

2. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control are cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be imposed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.

3. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services, with the exception of charges levied with respect to the services described in Article 9(7), are not unjustly discriminatory, do not discriminate on grounds of nationality and are equitably apportioned among categories of users. Without prejudice to Article 16(1), such user charges shall reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or those airports at which a common charging system applies. Such user charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are imposed shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, such user charges shall apply to the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are applied.

4. Each Party shall require the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers using the services and facilities to undertake consultations and to exchange such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the user charges in accordance

mukaisesti. Kummankin osapuolen on varmistettava, että maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet antavat käyttäjille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista käyttömaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta käyttäjät voivat esittää näkemyksiään ja huomioitaan ennen muutosten tekemistä.

12 ARTIKLA

Lentohinnat ja kuljetusmaksut

1. Kumpikin osapuoli antaa osapuolten lentoliikenteen harjoittajien määritellä vapaasti lentohinnat ja kuljetusmaksut vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun perusteella.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia syrjimättömin perustein, että sen toimivaltaisille viranomaisille ilmoitetaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien kyseisen osapuolen alueelta tarjoamien palvelujen lentohinnat ja kuljetusmaksut yksinkertaistetussa muodossa ja ainoastaan tiedoksi. Lentoliikenteen harjoittajia ei saa vaatia tekemään tällaista ilmoitusta ennen kuin lentohintaa tai kuljetusmaksua aletaan soveltaa.

3. Toimivaltaisten viranomaisten välisiä keskusteluja voidaan käydä esimerkiksi lentohintojen ja kuljetusmaksujen ilmoittamisen vaatimuksista ja menettelyistä sekä perusteettomilta, kohtuuttomilta, syrjiviltä tai julkista tukea saavilta vaikuttavista lentohinnoista ja kuljetusmaksuista.

13 ARTIKLA

Tilastotiedot

1. Kumpikin osapuoli antaa toiselle osapuolelle syrjimättömin perustein, siten kuin sen laeissa ja määräyksissä vaaditaan, tämän sopimuksen mukaista lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia.

2. Osapuolet tekevät muun muassa sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisen lentoliikenteen kehityksen seuraamiseksi.

with the principles set out in paragraphs 2 and 3. Each Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges in order to enable users to express their views and provide comments before any changes are made.

Article 12

Air fares and air rates

1. Each Party shall permit the air carriers of the Parties to freely establish air fares and air rates on the basis of free and fair competition.

2. Each Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to its competent authorities of air fares and air rates offered for services originating from its territory by air carriers of both Parties on a simplified basis and for information purposes only. Such notification by the air carriers may be required to be made no earlier than the initial offering of an air fare or an air rate.

3. Discussions between the competent authorities may be held on matters such as the requirements and procedures for notification of air rates and air fares, and air fares and air rates which may be unjust, unreasonable, discriminatory or subsidised.

Article 13

Statistics

1. Each Party shall provide the other Party with available statistics related to air transport under this Agreement, as required by its laws and regulations, on a non-discriminatory basis, and as may reasonably be required.

2. The Parties shall cooperate, including within the Joint Committee, to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air transport under this Agreement.

II OSASTO

TITLE II

SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ

14 ARTIKLA

Ilmailun turvallisuus

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa B osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

2. Sen varmistamiseksi, että osapuolet panevat tämän artiklan määräykset ja 1 kohdassa tarkoitetut lakisääteiset vaatimukset ja normit täytäntöön, Armenia osallistuu tarkkailijana Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön tämän sopimuksen voimaantulopäivästä alkaen.

Euroopan unioni seuraa jatkuvasti ja arvioi säännöllisesti yhteistyössä Armenian kanssa Armenian siirtymistä liitteessä II olevassa B osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien noudattamiseen.

Kun Armenia katsoo, että se noudattaa liitteessä II olevassa B osassa esitettyjä lentoliikenteen lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja, se ilmoittaa Euroopan unionille, että asiasta olisi tehtävä arvio.

Kun Armenia noudattaa täysimittaisesti liitteessä II olevassa B osassa esitettyjä lentoliikenteen lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja, sekakomitea määrittää, miten ja millä edellytyksillä Armenia osallistuu Euroopan lentoturvallisuusviraston työhön ja toimii tarkkailijan asemassa.

3. Osapuolet varmistavat, että sellaisille osapuolen rekisteröimille ilma-aluksille, joiden osalta epäillään, etteivät ne ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten lentoturvallisuusmääräysten mukaisia, ja jotka laskeutuvat toisen osapuolen alueella sijaitseville kansainvälisen lentoliikenteen käytössä oleville lentoasemille, suoritetaan tämän toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten toimesta asematasotarkastukset sekä sisällä ilma-aluksessa että sen ulkopuolella ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen asianmukaisuuden varmistamiseksi ja ilma-aluksen ja sen varustuksen silmämääräisesti havaittavan kunnon toteamiseksi.

REGULATORY COOPERATION

Article 14

Aviation safety

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B.

2. For the purposes of ensuring the Parties' implementation of the provisions of this Article and the regulatory requirements and standards referred to in paragraph 1, Armenia shall be involved in the work of the European Aviation Safety Agency as an observer from the date of entry into force of this Agreement.

The transition of Armenia to compliance with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, shall be subject to continued monitoring and periodic assessments, to be carried out by the European Union in co-operation with Armenia.

When Armenia is satisfied that it complies with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, it shall inform the European Union that an evaluation should be carried out.

When Armenia has fully complied with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, the Joint Committee shall determine the precise status and conditions for the participation of Armenia in the European Aviation Safety Agency and for its observer status.

3. The Parties shall ensure that aircraft registered in one Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Party are subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. Osapuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen osapuolen soveltamista turvallisuusmääräyksistä.

5. Osapuolen toimivaltaiset viranomaiset ryhtyvät asiaankuuluviin ja välittömiin toimenpiteisiin havaitessaan, että

a) ilma-alus, tuote tai toiminta ei ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisvaatimusten tai liitteessä II olevassa B osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukainen, sen mukaan, kumpaa sovelletaan;

b) on vakavia epäilyjä siitä, ettei ilma-alus ole yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisvaatimusten tai liitteessä II olevassa B osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukainen tai ettei ilma-aluksen liikennöinti ole niiden mukaista, sen mukaan, kumpaa sovelletaan, tai

c) on vakavia epäilyjä siitä, että yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia tai liitteessä II olevassa B osassa esitettyjä lentoliikenteen lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja, sen mukaan, kumpaa sovelletaan, ei noudateta tai valvota tehokkaasti.

6. Jos osapuoli toteuttaa toimia 5 kohdan mukaisesti, sen on viipymättä ilmoitettava tästä toiselle osapuolelle ja esitettävä perustelut toimilleen.

7. Edellä olevan 5 kohdan mukaisesti toteutetut osapuolen toimet on lopetettava heti, kun niille ei enää ole perusteita.

4. The competent authorities of a Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party.

5. The competent authorities of a Party shall take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that:

a) an aircraft, a product or an operation may fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention or the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, whichever is applicable,

b) there are serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention or the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, whichever is applicable, or

c) there are serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention or the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part B, whichever is applicable.

6. Where one Party takes action under paragraph 5, it shall promptly inform the other Party, providing reasons for its action.

7. Any action by a Party in accordance with paragraph 5 shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

15 ARTIKLA

Ilmailun turvaaminen

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa C osassa esitettyjen ilmailun turvaamisen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

2. Armeniassa voidaan tehdä Euroopan komission tarkastus liitteessä II olevassa C osassa esitetyn ilmailun turvaamista koskevan Euroopan unionin lainsäädännön mukai-

Article 15

Aviation security

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to aviation security specified in Annex II, Part C.

2. Armenia may be subjected to a European Commission inspection in accordance with the relevant European Union aviation security legislation specified in Annex II, Part C. The Parties shall establish the necessary

sesti. Osapuolet perustavat tarvittavan mekanismin tällaisten turvatoimien tarkastusten tuloksia koskevaa tiedonvaihtoa varten.

3. Koska siviili-ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön turvallisuuden varmistaminen on kansainvälisten lentoliikennepalvelujen harjoittamisen ehdoton edellytys, osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunon ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin molemmat osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat.

4. Osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunon ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

5. Jos asiasta ei säädetä liitteessä II olevassa C osassa esitetyissä ilmailun turvaamista koskevissa lakisäätöissä vaatimuksissa ja normeissa, osapuolet noudattavat keskinäisissä suhteissaan ICAOn vahvistamia ilmailun turvaamista koskevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja. Osapuolet edellyttävät, että niiden rekisterissä ole-

mechanism for the exchange of information on the results of such security inspections.

3. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as both Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which the Parties are parties.

4. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

5. Where not provided for in the regulatory requirements and standards relating to aviation security specified in Annex II, Part C, the Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the international aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO. Both Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their

vien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset lentotoiminnan harjoittajat, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat kyseisten ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

6. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta, mukaan luettuna mutta ei yksinomaan matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa turvatarkastaminen, ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastaminen, muiden kuin matkustajien turvatarkastaminen ja -valvonta, miehistö ja heidän mukanaan olevat tavarat mukaan luettuina, rahdin, postin, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvatarkastaminen ja -valvonta sekä kulunvalvonta lentokenttäalueelle ja turvaluovotuille alueille. Kyseisiä toimenpiteitä on tarkistettava siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien kasvaneiden uhkien huomioon ottamiseksi. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että sen lentoliikenteen harjoittajien voidaan edellyttää noudattavan 1 ja 5 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ja toisen osapuolen edellyttämiä muita turvamääräyksiä kyseisen toisen osapuolen alueelle tulon, siellä olemisen tai sieltä poistumisen suhteen.

7. Osapuoli voi hyväksyä alueellensa pääsyä koskevia turvatoimenpiteitä sekä tietyn turvauhkan vuoksi toteutettavia kiireellisiä toimenpiteitä ottaen täysimääräisesti huomioon molempien osapuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen; tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava toiselle osapuolelle viipymättä. Kumpikin osapuoli suhtautuu myönteisesti toisen osapuolen esittämiin pyyntöihin kohtuullisista erityisturvatoimista, ja kukin osapuoli ottaa huomioon toisen osapuolen jo käyttöön ottamat turvatoimet ja toisen osapuolen esittämät näkemykset. Kumpikin osapuoli tunnustaa kuitenkin, ettei tämän artiklan määräyksillä rajoiteta osapuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan. Kumpikin osapuoli ilmoittaa ennalta toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se ai-

principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

6. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage, screening and security controls for persons other than passengers, including crew, and their items carried, screening and security controls for cargo, mail, in-flight and airport supplies, and access control to airside and security restricted areas. Those measures shall be adjusted to meet increases in the threat to the security of civil aviation. Each Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraphs 1 and 5 and other security provisions required by the other Party, for entrance into, departure from or while within the territory of that other Party.

7. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory, as well as emergency measures, in order to meet a specific security threat, which should be communicated to the other Party without delay. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures, and the first Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or

koo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi pyytää sekakomiteaa kokoontumaan 23 artiklan mukaisesti keskustelemaan tällaisista turvatoimista.

8. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia tai miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu tai niitä uhkaa muu laiton teko, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

9. Kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen poistumisen salliminen on välttämättömä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään yhteisten neuvottelujen pohjalta aina kun se on mahdollista.

10. Kun osapuolella on perusteltu syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tässä artiklassa määrätyistä ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, kyseinen osapuoli pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava 30 päivän kuluessa pyynnöstä.

11. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä 30 päivän kuluessa tällaisten neuvottelujen aloittamisesta tai sovitussa pidemmässä määräajassa, osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen yhdelle tai useammalle lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa, peruuttaa se, rajoittaa sitä tai asettaa sille ehtoja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 artiklan soveltamista.

12. Välittömän ja poikkeuksellisen vaaratilanteen uhatessa osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimenpiteitä välittömästi.

13. Kaikkien 11 kohdan mukaisesti toteutettavien toimien toteuttaminen on lopetettava, kun toinen osapuoli noudattaa tämän artiklan määräyksiä.

operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 23.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party shall request immediate consultations with the other Party. Such consultations shall start within 30 days of receipt of such request.

11. Without prejudice to Article 5, failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the starting date of such consultations or such longer period as may be agreed shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Party.

12. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take immediate interim action.

13. Any action taken in accordance with paragraph 11 shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

16 ARTIKLA

Ilmaliikenteen hallinta

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden asiaankuuluva lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa D osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset ja, jos niistä ei säädetä EU:n lainsäädäntökehityksessä, vähintään asiaa koskevien ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaiset tässä artiklassa määrätyin edellytyksin.

2. Osapuolet tekevät yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan alalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan laajentamiseksi Armenian alueelle, jotta Euroopassa voidaan parantaa nykyistä turvallisuustasoa ja ilmaliikenteen yleistä tehokkuutta, optimoida lennonjohtokapasiteetti, minimoida viivästykset ja parantaa ympäristönsuojelun tasoa. Tässä tarkoituksessa Armenia otetaan tarkkailijaksi yhtenäisen ilmatilan komiteaan ja muihin yhtenäiseen ilmatilaan liittyviin elimiin tämän sopimuksen voimaantulosta alkaen. Sekakomitea vastaa yhteistyön seurannasta ja edistämisestä ilmaliikenteen hallinnan alalla.

3. Helpottaakseen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön soveltamista alueellaan

a) Armenia toteuttaa tarvittavat toimenpiteet lennonvarmistuspalveluihin ja ilmaliikenteen hallintaan liittyvien institutionaalisten ja valvontarakenteidensa mukauttamiseksi yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan;

b) Armenia erityisesti perustaa tarvittavan kansallisen valvontaelimen, jonka on oltava vähintään toiminnallisesti riippumaton lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista;

c) Euroopan unioni ottaa Armenian mukaan soveltuviin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviin lennonvarmistuspalveluihin, ilmatilaa ja yhteentoimivuutta koskeviin toiminnallisiin aloitteisiin, erityisesti

i) tarkastelemalla mahdollisuutta yhteistyöhön olemassa olevan toiminnallisen ilmatilan lohkon kanssa tai olemassa olevaan toiminnallisen ilmatilan lohkoon liittymiseen taikka

Article 16

Air traffic management

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part D, and where not provided for in the EU regulatory framework at least the relevant ICAO standards and recommended practices under the conditions set out in this Article.

2. The Parties shall cooperate in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to Armenia in order to enhance current safety standards and overall efficiency of general air traffic operations in Europe, to optimise air traffic control capacities, to minimise delays and to increase environmental efficiency. To this purpose, Armenia shall be involved as observer in the Single Sky Committee and other Single European Sky related bodies from the date of entry into force of this Agreement. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.

3. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

a) Armenia shall take the necessary measures to adjust its air navigation services and air traffic management institutional and oversight structures so as to comply with the Single European Sky requirements;

b) Armenia shall in particular establish a pertinent national supervisory body at least functionally independent of the air navigation service provider(s);

c) the European Union shall associate Armenia with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, including through:

(i) the examination of the possibility to cooperate with or associate with an existing functional airspace block or to create a new one;

uuden toiminnallisen ilmatilan lohkon luomiseen;

- ii) osallistumalla yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan verkkotoimintoihin;
- iii) tekemällä SESAR-hankkeen käyttöönottosuunnitelmien mukaiset mukautukset;
- iv) lisäämällä yhteentoimivuutta; ja

d) Armenia toteuttaa tarvittavat toimenpiteet Euroopan unionin suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän täytäntöönpanemiseksi optimoidakseen lentojen yleisen tehokkuuden, vähentääkseen kustannuksia ja parantaakseen olemassa olevien järjestelmien turvallisuutta ja kapasiteettia.

- ii) the participation in the network functions of the Single European Sky;
- iii) the alignment to the SESAR deployment plans;
- iv) the enhancement of interoperability; and

d) Armenia shall take the necessary measures to implement the European Union performance scheme with the objective of optimising overall flight efficiency, reducing costs, and enhancing the safety and capacity of the existing systems.

17 ARTIKLA

Ympäristö

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa E osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

2. Osapuolet katsovat, että ympäristöä on tarpeen suojella edistämällä ilmailun kestävää kehittämistä. Osapuolet aikovat tehdä yhteistyötä tunnistaakseen ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyviä ongelmia.

3. Osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä, jotta voidaan tarkastella ja minimoida ilmailun ympäristövaikutukset tämän sopimuksen tavoitteiden mukaisella tavalla.

4. Osapuolet toteavat, että on tärkeää torjua ilmastonmuutosta, ja käsitellä siksi ilmailuun liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla. Ne sopivat tiivistävänsä yhteistyötään näillä aloilla, myös aiheeseen liittyvien monenvälisten järjestelyjen avulla, erityisesti toteuttamalla markkinaperusteisen kokonaisvaltaisen toimenpiteen, josta sovittiin ICAOn 39. yleiskokouksessa, ja käyttämällä Yhdistyneiden kansakuntien ilmastonmuutoksen puitesopimuksen nojalla tehdyn Pariisin sopimuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaista mekanismia kehitettäessä markkinaperusteisia kokonaisvaltaisia toimenpiteitä, joilla puututaan kasvihuonekaasupäästöihin ilmailun alalla ja

Article 17

Environment

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part E.

2. The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties intend to work together to identify issues related to the impacts of aviation on the environment.

3. The Parties recognise the importance of working together in order to consider and minimise the effects of aviation on the environment in a manner consistent with the objectives of this Agreement.

4. The Parties recognise the importance of tackling climate change and therefore of addressing greenhouse gas emissions associated with aviation, both at domestic and international levels. They agree to step up co-operation on these matters, including through relevant multilateral arrangements, particularly the implementation of the global market-based measure that was agreed at the 39th ICAO Assembly and the use of the mechanism established by Article 6(4) of the Paris Agreement under the United Nations Framework Convention on Climate Change in the development of global market-based measures to address greenhouse gas emis-

mihin tahansa muuhun kyseisessä artikkelissa tarkoitettuun näkökohtaan, joka on erityisen merkityksellinen kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen kannalta.

5. Osapuolet pyrkivät kannustamaan asiantuntijoiden välistä tietojen vaihtoa ja suoraa viestintä ja keskusteluyhteyttä ilmailun ympäristövaikutuksia koskevan yhteistyön lisäämiseksi muun muassa seuraavilla aloilla:

- a) ympäristöä vähemmän kuormittavaa ilmailuteknologiaa koskeva tutkimus ja kehitystyö;
- b) ilmaliikenteen hallintaa koskevat innovaatiot, joilla pyritään vähentämään ilmailun ympäristövaikutuksia;
- c) kestäviä vaihtoehtoisia ilmailupolttoaineita koskeva tutkimus ja kehitystyö;
- d) ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyvät kysymykset ja ilmastoon vaikuttavien ilmailun päästöjen vähentäminen; ja
- e) melun torjunta ja seuranta ilmailun ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

6. Lisäksi osapuolet pyrkivät tehokkaasti lisäämään yhteistyötään kansainvälisen ilmailun kasviuonekaasupäästöihin liittyvien toimenpiteiden osalta – myös rahoitusta ja teknologiaa koskevissa kysymyksissä – ympäristöön liittyviä monenvälisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan kunnioittaen.

7. Osapuolet tunnustavat tarpeen toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niihin puuttumiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että tällaiset toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia.

18 ARTIKLA

Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

Osapuolet vahvistavat tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus) mukaiset velvollisuutensa.

19 ARTIKLA

Kuluttajansuoja

sions in the aviation sector and any other aspect under that Article of particular relevance for international aviation emissions.

5. The Parties undertake to exchange information and have regular direct communication and dialogue among experts to enhance cooperation on addressing aviation environmental impacts, including:

- a) on research and development with regard to environmentally friendly aviation technology;
- b) in air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
- c) on research and development of sustainable alternative fuels for aviation;
- d) on issues dealing with the environmental effects of aviation and mitigation of climate-related emissions of aviation; and
- e) in noise mitigation and monitoring, with a view to reducing the environmental impacts of aviation.

6. The Parties shall also, in compliance with their multilateral environmental rights and obligations, effectively enhance cooperation, including financial and technological, in relation to measures aimed at addressing greenhouse gas emissions from international aviation.

7. The Parties recognise the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

Article 18

Air carrier liability

The Parties reaffirm their obligations under the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (the Montreal Convention).

Article 19

Consumer protection

Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa F osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part F.

20 ARTIKLA

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

Article 20

Computerised reservation systems

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa A osassa tarkoitettujen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part A.

2. Osapuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjillä on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen toiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen osapuolen alueella, mikäli kukin tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on toisen osapuolen asiaankuuluvien lakisääteisten vaatimusten mukainen.

2. Computerised reservation systems (hereinafter referred to as "CRS") vendors operating in the territory of a Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, provided that each CRS complies with the relevant regulatory requirements of the other Party.

3. Kumpikin osapuoli poistaa kaikki olemassa olevat vaatimukset, jotka voivat rajoittaa osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien vapaata pääsyä toisen osapuolen markkinoille tai muuten rajoittaa kilpailua. Osapuolet pidättäytyvät hyväksymästä mitä tahansa tällaisia vaatimuksia.

3. Each Party shall annul any existing requirement which could restrict free access by one Party's CRSs to the other Party's market or otherwise limit competition. The Parties shall refrain from adopting any such requirements.

4. Kumpikaan osapuoli ei saa alueellaan asettaa toisen osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjille tai sallia niille asetettavan järjestelmien näytön suhteen muita vaatimuksia kuin ne, jotka se on asettanut omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä myyjille tai muille sen markkinoilla oleville tietokonepohjaisille paikanvarausjärjestelmille. Kumpikaan osapuoli ei saa estää tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjä, heidän toimittajiaan ja tilaajiaan tekemästä keskenään sopimuksia, jotka liittyvät matkustuspalvelutietojen vaihtoon ja joilla helpotetaan kattavien ja tasapuolisten tietojen näyttämistä kuluttajille.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers which are related to the exchange of travel services information and which facilitate the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or which are related to the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

tai jotka liittyvät puolueettomia näyttöjä koskevien lakisääteisten vaatimusten täyttämiseen.

5. Osapuolet varmistavat, että toisen osapuolen asiaankuuluvat viranomaisvaatimukset täyttävien osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä on samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen osapuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin kyseisen osapuolen markkinoilla toimivilla muiden tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä on.

21 ARTIKLA Sosiaaliset näkökohdat

1. Jollei liitteessä I vahvistetuista siirtymämääräyksistä muuta johdu, osapuolet varmistavat, että niiden lainsäädäntö, säännöt tai menettelyt ovat liitteessä II olevassa G osassa esitettyjen lentoliikenteen lakisääteisten vaatimusten ja normien mukaiset.

2. Osapuolet tunnustavat, että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin. Osapuolet tekevät yhteistyötä tästä sopimuksesta johtuvien työllisyyskysymysten osalta erityisesti työllisyyteen, työelämän perusoikeuksien, työehtoihin, sosiaaliturvaan ja työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun liittyvissä asioissa.

3. Osapuolten on lakiensa, määräksiensä ja käytäntöjensä avulla edistettävä korkean sosiaali- ja työttömyysturvan toteutumista siviili-ilmailun alalla.

4. Osapuolet tunnustavat niiden etujen merkityksen, joita on saavutettavissa, kun avoimilta ja kilpailuun perustuvilta markkinoilta saatavat merkittävät taloudelliset hyödyt yhdistetään korkeatasoiisiin työelämän normeihin. Osapuolet panevat tämän sopimuksen täytäntöön siten, että sillä edistetään korkeatasoisia työelämän normeja riippumatta asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien luonteesta tai omistussuhteista, sekä varmistavat, etteivät niiden lainsäädännössä ja määräyksissä vahvistetut oikeudet ja periaatteet vaarannu, vaan ne pannaan tehokkaasti täytäntöön.

5. Osapuolet sitoutuvat lainsäädännöllään ja käytännöillään edistämään ja toteuttamaan

5. The Parties shall ensure that owners and operators of CRSs of a Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Party.

Article 21 Social aspects

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex I, the Parties shall ensure that their relevant legislation, rules or procedures comply with the regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, Part G.

2. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions. The Parties undertake to cooperate on labour matters within the scope of this Agreement, inter alia in relation to impacts on employment, fundamental rights at work, working conditions, social protection and social dialogue.

3. The Parties shall through their laws, regulations and practices promote high levels of protection in the labour and social domain of the civil aviation sector.

4. The Parties recognise the importance of the benefits that arise when the significant economic gains from open and competitive markets are combined with high labour standards for workers. The Parties shall implement this Agreement in a manner that contributes to high labour standards, irrespective of the ownership or nature of the air carriers concerned, and to ensure that the rights and principles contained in their respective laws and regulations are not undermined but effectively enforced.

5. The Parties commit to the promotion and effective implementation in their laws and

tehokkaasti kansainvälisellä tasolla tunnustettuja työelämän perusoikeuksia, sellaisena kuin ne on vahvistettu Kansainvälisen työjärjestön perussopimuksissa, jotka Armenia ja EU:n jäsenvaltiot ovat ratifioineet.

6. Osapuolet sitoutuvat myös edistämään muita sosiaali- ja työttömyysturvan aloilla tunnustettuja kansainvälisiä normeja ja sopimuksia, jotka ovat merkityksellisiä siviili-ilmailun alalla, sekä niiden tehokasta täytäntöönpanoa ja noudattamisen valvontaa kansallisessa lainsäädännössään.

7. Kumpikin osapuoli voi pyytää sekakomitean kokousta käsittelemään tärkeänä pitämäänsä työmarkkinakysymyksiä.

III OSASTO INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET JA LOPPUMÄÄRÄYKSET

22 ARTIKLA

Tulkinta ja noudattamisen valvonta

1. Osapuolet toteuttavat kaikki aiheelliset yleiset ja erityiset toimenpiteet varmistaakseen tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden täyttämisen ja pidäytyvät toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

2. Kumpikin osapuoli vastaa tämän sopimuksen noudattamisen asianmukaisesta valvonnasta omalla alueellaan.

3. Kumpikin osapuoli antaa toiselle osapuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja kaiken tarvittavan avun liittyen mahdollisia rikkomuksia koskevaan tutkintaan, jonka kyseinen toinen osapuoli suorittaa sille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti, jollei kyseisen osapuolen sovellettavista laista ja määräyksistä muuta johdu.

4. Aina kun osapuolet toimivat niille tämän sopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan mukaisesti asioissa, jotka ovat toisen osapuolen kannalta merkityksellisiä ja jotka koskevat toisen osapuolen viranomaisia tai sen yrityksiä, tämän toisen osapuolen toimivaltaisille viranomaisille tiedotetaan asiasta ja niille annetaan mahdollisuus esittää huomautuksia ennen lopullisen päätöksen tekemistä.

5. Siltä osin kuin määräykset ja liitteessä II lueteltujen säädösten säännökset ovat asiassällöltään yhteneviä EU:n perussopimusten

practices of internationally recognised core labour standards as contained in the fundamental Conventions of the International Labour Organization as ratified by Armenia and EU Members States.

6. The Parties commit to promoting also other internationally agreed standards and agreements in the labour and social domain of relevance for the civil aviation sector and their effective implementation and enforcement in their domestic legislation.

7. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to address labour issues that it identifies as significant.

TITLE III INSTITUTIONAL AND FINAL PROVISIONS

Article 22

Interpretation and enforcement

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.

2. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement.

3. Each Party shall give the other Party all necessary information and assistance subject to the applicable laws and regulations of the respective Party, in relation to investigations on possible infringements which that other Party carries out under its respective competences in accordance with this Agreement.

4. Whenever the Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of interest to the other Party and which concern the competent authorities or undertakings of the other Party, the competent authorities of the other Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.

5. Insofar as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex II are identical in substance to corresponding rules of the EU Treaties and to

vastaavien sääntöjen ja EU:n perussopimusten nojalla annettujen säädösten kanssa, kyseisiä määräyksiä ja säännöksiä tulkitaan niitä täytäntöön pantaessa ja sovellettaessa unionin tuomioistuimen ja Euroopan komission antamien asiaa koskevien tuomioiden ja päätösten mukaisesti.

23 ARTIKLA

Sekakomitea

1. Perustetaan kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea. Sekakomitea vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Se antaa suosituksia ja tekee päätöksiä, jos tässä sopimuksessa nimenomaisesti niin määrätään.

2. Sekakomitea toimii ja tekee päätöksensä yksimielisesti. Sekakomitean päätökset sitovat molempia osapuolia.

3. Sekakomitea vahvistaa työjärjestyksensä.

4. Sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin osapuoli voi pyytää sekakomitean kokouksen koollekutsumista.

5. Osapuoli voi pyytää sekakomitean koollekutsumista tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet toisin sovi.

6. Sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi osapuolet vaihtavat tietoja ja neuvottelevat sekakomiteassa kumman tahansa osapuolen pyynnöstä.

7. Edellä olevassa 3 artiklassa vahvistetun oikeuksien myöntämisen nojalla sekakomitean on vahvistettava päätöksellä Euroopan unionin tekemä arviointi, joka koskee EU:n lainsäädännön säännösten, sellaisena kuin ne kuvataan liitteessä I olevassa 1 kohdassa, täytäntöönpanoa ja soveltamista Armeniassa.

8. Edellä olevan 6 artiklan mukaisesti sekakomiteassa käsitellään kysymyksiä, jotka liittyvät osapuolten lentoliikenteen harjoittajiin

acts adopted pursuant to the EU Treaties, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice and the European Commission.

Article 23

Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties is hereby established. It shall be responsible for overseeing the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. It shall make recommendations and take decisions where expressly provided in this Agreement.

2. The Joint Committee shall operate, and take decisions, on the basis of consensus. Decisions taken by the Joint Committee shall be binding on the Parties.

3. The Joint Committee shall adopt its rules of procedure.

4. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Either Party may request the convening of a meeting of the Joint Committee.

5. A Party may request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, and not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.

6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Parties shall exchange information and, at the request of either Party, shall hold consultations within the Joint Committee.

7. Pursuant to the grant of rights set out in Article 3, the Joint Committee shall validate by a decision the evaluation carried out by the European Union of the implementation and application by Armenia of the provisions of EU legislation as set out in paragraph 1 of Annex I.

8. In accordance with Article 6, the Joint Committee shall examine questions relating to investments in air carriers of the Parties

tehtäviin investointeihin ja muutoksiin osapuolten lentoliikenteen harjoittajien tosiasiallisessa määräysvallassa.

9. Edellä olevan 14 artiklan mukaisesti sekakomitea valvoo liitteessä I kuvatun siirtymäkauden ajan Armeniassa rekisteröityjen, Armenian viranomaisvalvonnan alaisten käyttäjien sellaisten ilma-alusten asteittaista käytöstä poistamista, joilla ei ole liitteessä II olevassa B osassa esitetyn asiaa koskevan EU:n lainsäädännön mukaisesti myönnettyä tyyppihyväksyntätodistusta, jotta varmistetaan tällaisten ilma-alusten käytöstä poistaminen liitteessä I olevan 7 kohdan mukaisesti.

10. Lisäksi sekakomitea kehittää yhteistyötä erityisesti seuraavissa asioissa:

a) tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen vaikuttavien markkinaolosuhteiden tarkastelu;

b) tehokkaan ratkaisun löytäminen sellaisiin 9 artiklassa tarkoitettuihin liiketoiminnan harjoittamiseen ja kaupallisiin mahdollisuuksiin liittyviin kysymyksiin, jotka voivat haitata markkinoille pääsyä ja tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kitkatonta toimivuutta, jotta voidaan varmistaa oikeudenmukainen kilpailu, sääntelyn lähentäminen ja lentoliikennepalvelujen tuottamisen hallinnollisten rasitteiden minimoiminen;

c) tietojen vaihtaminen, myös lausunnot lentoliikenteeseen mahdollisesti vaikuttavista osapuolten lakien, määräysten ja politiikan muutoksista;

d) tämän sopimuksen mahdollisten kehittämisalojen käsittely, mukaan lukien tämän sopimuksen muutoksia koskevat suositukset tai ehdot ja menettelyt kolmansien maiden liittymiseksi tähän sopimukseen;

e) investointeihin, omistussuhteisiin ja määräysvaltaan liittyvät asiat;

f) sääntely-yhteistyön kehittäminen sekä yhteinen sitoutuminen vastavuoroiseen tunnustamiseen ja sääntöjen ja toimenpiteiden lähentämiseen;

g) neuvonpidon edistäminen tarvittaessa lentoliikennekysymyksissä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä, kolmansien

and to changes in the effective control of air carriers of the Parties.

9. In accordance with Article 14, the Joint Committee shall monitor the process of phasing-out during the transition phase described in Annex I of aircraft registered in Armenia and used by operators under the regulatory control of Armenia which do not have a type certificate issued in accordance with the relevant EU legislation specified in Annex II, Part B, with a view to ensuring the phasing-out of such aircraft in accordance with paragraph 7 of Annex I.

10. The Joint Committee shall also develop cooperation, in particular by:

a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;

b) addressing, with the aim of effectively resolving, issues related to doing business and commercial opportunities, as referred to in Article 9, that may, inter alia, hamper market access and the smooth operation of air services under this Agreement, as a means of ensuring fair competition, regulatory convergence and the minimisation of the regulatory burden as regards the operation of air services;

c) exchanging information, including advising as to changes to laws, regulations and policies of the Parties which may affect air services;

d) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement or of conditions and procedures for accession of third countries to this Agreement;

e) discussing general issues related to investment, ownership and control;

f) developing regulatory cooperation and mutual commitment to achieve reciprocal recognition and convergence of rules and measures;

g) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations, in relations with third countries and in multi-lateral arrangements,

maiden kanssa ja monenvälisissä järjestyksissä, mukaan lukien mahdollisuus hyväksyä yhteinen lähestymistapa;

h) tilastotietojen vaihtamisen helpottaminen osapuolten välillä tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehittämisen seuraamiseksi; ja

i) tämän sopimuksen sosiaalisten vaikutusten tarkastelu täytäntöönpanon yhteydessä ja asianmukaisten ratkaisujen löytäminen perustelluiksi katsottuihin huolenaiheisiin.

11. Jos sekakomitea ei käsittele asiaa kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun asia on annettu sen käsiteltäväksi, osapuolet voivat toteuttaa 25 artiklan mukaisia suojatoimenpiteitä.

12. Tämä sopimus ei estä osapuolten toimivaltaisten viranomaisten sekakomitean ulkopuolista yhteistyötä ja yhteydenpitoa ilmailun turvaamiseen, turvallisuuteen, ympäristöön, ilmailukenteen hallintaan, ilmailun infrastruktuuriin, kilpailuun ja kuluttajansuojaan liittyvissä asioissa. Osapuolet ilmoittavat sekakomitealle tällaisen yhteistyön ja yhteydenpidon tuloksista, joilla voi olla vaikutusta tämän sopimuksen täytäntöönpanoon.

including consideration of whether to adopt a joint approach;

h) facilitating the exchange of statistical information between the Parties for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement; and

i) considering the social effects of this Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate.

11. If the Joint Committee does not consider an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Parties may take appropriate safeguard measures under Article 25.

12. This Agreement shall not preclude cooperation and discussions between competent authorities of the Parties outside the Joint Committee, including in the fields of security, safety, environment, air traffic management, aviation infrastructure, competition and consumer protection. The Parties shall inform the Joint Committee of the outcome of such cooperation and discussions which may have an impact on the implementation of this Agreement.

24 ARTIKLA

Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

1. Jos osapuolten kesken syntyy riitaa tämän sopimuksen soveltamisesta tai tulkinasta muissa kuin 8 artiklaan perustuvissa kysymyksissä, eikä asiaa saada ratkaistua sekakomitean kokouksessa, riita voidaan sopia diplomaattiteitse, ja jos sekään ei tuota tulosta, riita voidaan jommankumman osapuolen pyynnöstä saattaa välimiesmenettelyyn tässä artiklassa määrättyjä menettelyjä noudattaen.

2. Välimiesmenettelyä koskeva pyyntö osoitetaan kirjallisesti toiselle osapuolelle. Kantajaosapuolen on pyynnössään nimettävä kyseessä oleva toimenpide ja sen on esitettävä selkeästi syyt, joiden vuoksi se katsoo tällaisen toimenpiteen olevan ristiriidassa tämän sopimuksen kanssa.

3. Elleivät osapuolet muuta sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välitystuomioistuin, joka muodostetaan seuraavasti:

Article 24

Dispute resolution and arbitration

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, other than issues arising under Article 8, that is not resolved by a meeting of the Joint Committee may, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set out in this Article.

2. The request for arbitration shall be made in writing to the other Party. The complaining Party shall identify in its request the measure at issue, and it shall clearly explain the reasons why it considers such measure to be inconsistent with this Agreement.

3. Unless the Parties otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) kumpikin osapuoli nimeää välimiehen 20 päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta. Näiden kahden välimiehen nimeämistä seuraavien 30 päivän kuluessa osapuolet sopivat yhteisesti kolmannelle välimiehelle, joka toimii välitystuomioistuimen puheenjohtajana;

b) jos jompikumpi osapuolista ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä a alakohdan mukaisesti, toinen osapuoli voi pyytää ICAOn neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan yhden tai useamman välimiehen 30 päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jos ICAOn neuvoston puheenjohtaja on joko Armenian tai EU:n jäsenvaltion kansalainen, nimityksen tekee ICAOn neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole Armenian tai EU:n jäsenvaltion kansalainen.

4. Välitystuomioistuimen asettamispäivä on päivä, jona viimeinen kolmesta välimiehestä hyväksyy nimityksensä sekakomitean vahvistamia menettelyjä noudattaen.

5. Jos osapuoli sitä pyytää, välitystuomioistuimen on 10 päivän kuluessa sen asettamisesta tehtävä alustava päätös siitä, katso taanko asia kiireelliseksi.

6. Välitystuomioistuin voi osapuolen pyynnöstä määrätä toisen osapuolen panemaan täytäntöön väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä ennen välitystuomioistuimen lopullista päätöstä.

7. Välitystuomioistuimen on annettava osapuolille viimeistään 90 päivän kuluttua asettamispäivästään väliraportti, jossa esitetään selvitetty toiseikat, asiaa koskevien määräysten sovellettavuus sekä päätelmien ja annettavien suositusten perustelut. Jos välitystuomioistuin katsoo, ettei kyseistä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, välitystuomioistuimen puheenjohtaja ilmoittaa asiasta osapuolille kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin välitystuomioistuin aikoo antaa väliraporttinsa. Väliraportti on joka tapauksessa annettava viimeistään 120 päivän kuluttua välitystuomioistuimen asettamispäivästä.

8. Osapuoli voi 14 päivän kuluessa väliraportin antamisesta toimittaa välitystuomioistuimelle kirjallisen pyynnön tarkistaa tiettyjä väliraportin kohtia.

a) within 20 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall appoint one arbitrator. Within 30 days after these two arbitrators have been appointed, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal;

b) if either Party fails to appoint an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with point (a), either Party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the ICAO Council is a national of either Armenia or an EU Member State, the most senior Vice President of the ICAO Council who is not a national of neither Armenia nor an EU Member State shall make the appointment.

4. The date of establishment of the tribunal shall be the date on which the last of the three arbitrators accepts the appointment according to procedures to be established by the Joint Committee.

5. If a Party so requests, the tribunal shall, within 10 days of its establishment, give a preliminary ruling on whether it deems the case to be urgent.

6. At the request of a Party, the tribunal may order the other Party to implement interim relief measures pending the tribunal's final ruling.

7. The tribunal shall notify an interim report to the Parties setting out the findings of fact, the applicability of relevant provisions and the basic rationale behind any findings and recommendations that it makes, not later than 90 days after the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the Parties in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its interim report. Under no circumstances shall the interim report be notified later than 120 days after the date of establishment of the tribunal.

8. A Party may submit a written request to the tribunal to review specific aspects of the interim report within 14 days of its notification.

9. Kiireellisissä tapauksissa välitystuomioistuin tekee kaikkensa antaakseen väliaikaraporttinsa 45 päivän kuluessa ja joka tapauksessa viimeistään 60 päivän kuluessa välitystuomioistuimen asettamispäivästä. Osapuoli voi seitsemän päivän kuluessa väliraportin antamisesta toimittaa välitystuomioistuimelle kirjallisen pyynnön tarkistaa tiettyjä väliraportin kohtia. Tarkasteltuaan osapuolten väliraportista esittämiä kirjallisia lausumia välitystuomioistuin voi muuttaa raporttiaan ja tehdä tarpeelliseksi katsomiaan lisätutkimuksia. Lopullisen välitystuomion päätelmissä on käsiteltävä riittävästi alustavassa tutkintavaiheessa esitettyjä väitteitä ja vastattava selkeästi osapuolten esittämiin kysymyksiin ja huomautuksiin.

10. Välitystuomioistuimen on ilmoitettava osapuolille lopullinen päätöksensä 120 päivän kuluessa välitystuomioistuimen asettamispäivästä. Jos välitystuomioistuin katsoo, ettei kyseistä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, välitystuomioistuimen puheenjohtaja ilmoittaa asiasta osapuolille kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin välitystuomioistuin aikoo antaa päätöksensä. Päätös on joka tapauksessa annettava viimeistään 150 päivän kuluttua välitystuomioistuimen asettamispäivästä.

11. Kiireellisissä tapauksissa välitystuomioistuin tekee kaikkensa antaakseen päätöksensä 60 päivän kuluessa välitystuomioistuimen asettamispäivästä. Jos välitystuomioistuin katsoo, ettei kyseistä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, välitystuomioistuimen puheenjohtaja ilmoittaa asiasta osapuolille kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin välitystuomioistuin aikoo antaa päätöksensä. Päätös on joka tapauksessa annettava viimeistään 75 päivän kuluttua välitystuomioistuimen asettamispäivästä.

12. Osapuolet voivat toimittaa lopullisen päätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä 10 päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava 15 päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä.

13. Jos välitystuomioistuin toteaa, että tätä sopimusta on rikottu eikä rikkomuksen tehnyt osapuoli noudata välitystuomioistuimen

9. In cases of urgency, the tribunal shall make every effort to notify its interim report within 45 days and, in any case, no later than 60 days after the date of its establishment. A Party may submit a written request to the tribunal to review precise aspects of the interim report, within seven days of the notification of the interim report. After considering any written comments by the Parties on the interim report, the tribunal may modify its report and make any further examination it considers appropriate. The findings of the final ruling shall include a sufficient discussion of the arguments made at the interim review stage, and shall answer clearly to the questions and observations of the Parties.

10. The tribunal shall notify its final ruling to the Parties within 120 days of the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the Parties in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its ruling. Under no circumstances shall the ruling be notified later than 150 days after the date of establishment of the tribunal.

11. In cases of urgency, the tribunal shall make every effort to notify its ruling within 60 days of the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the Parties in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to notify its ruling. Under no circumstances shall the ruling be notified later than 75 days after the date of establishment of the tribunal.

12. The Parties may submit requests for clarification of the final ruling within 10 days after it is notified and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

13. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not comply with the tri-

lopullista päätöstä tai ei löydä toisen osapuolen kanssa molempia tyydyttävää ratkaisua 40 päivän kuluessa siitä, kun välitystuomioistuin on antanut lopullisen päätöksensä, toinen osapuoli voi keskeyttää tästä sopimuksesta johtuvien vastaavien etujen soveltamisen taikka keskeyttää osittain tai tarvittaessa kokonaan tämän sopimuksen täytäntöönpanon, kunnes sopimusta rikkova osapuoli noudattaa välitystuomioistuimen lopullista päätöstä tai osapuolet ovat löytäneet molempia tyydyttävän ratkaisun.

25 ARTIKLA Suojatoimenpiteet

1. Jos osapuoli katsoo, että toinen osapuoli on jättänyt täyttämättä tämän sopimuksen mukaisen velvoitteensa, se voi toteuttaa asianmukaisia suojatoimenpiteitä. Suojatoimenpiteiden soveltamisala ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottomasti tarpeen tilanteen korjaamiseksi tai tämän sopimuksen ylläpitämiseksi. Ensisijaisesti on käytettävä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat vähiten häiriötä tämän sopimuksen toteutumiselle.

2. Osapuolen, joka harkitsee suojatoimenpiteiden toteuttamista, on ilmoitettava asiasta sekakomitean välityksellä toiselle osapuolelle ja annettava kaikki olennaiset tiedot asiasta.

3. Osapuolet aloittavat viipymättä neuvottelut sekakomiteassa yhteisesti hyväksyttävissä olevan ratkaisun löytämiseksi.

4. Asianomainen osapuoli saa toteuttaa suojatoimenpiteitä vasta yhden kuukauden kuluttua tämän artiklan 2 kohdan mukaisen ilmoituksen päivästä, paitsi jos tämän artiklan 3 kohdan mukainen neuvottelunnettely on saatu päätökseen ennen mainittua määräaika, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan soveltamista.

5. Asianomaisen osapuolen on ilmoitettava toteutetuista toimenpiteistä viipymättä sekakomitealle ja annettava kaikki olennaiset tiedot asiasta.

6. Kaikki tämän artiklan mukaisesti toteutetut toimet lakkautetaan heti, kun sopimusta rikkova osapuoli täyttää tämän sopimuksen määräykset.

bunal's final ruling, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 40 days of notification of the tribunal's final ruling, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement or may partially or, if necessary, fully suspend the implementation of this Agreement until such time as the responsible Party complies with the tribunal's final ruling or the Parties have reached agreement on a mutually satisfactory resolution.

Article 25 Safeguard measures

1. If either Party considers that the other Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate safeguard measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures which will least disturb the functioning of this Agreement.

2. A Party which is considering taking safeguard measures shall notify the other Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.

3. The Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.

4. Without prejudice to Article 4(1)(c) and Article 5(1)(c), the Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 2 of this Article, unless the consultation procedure under paragraph 3 of this Article has been concluded before the expiration of the said time limit.

5. The Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

6. Any action taken under the terms of this Article shall be terminated as soon as the Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

26 ARTIKLA

Suhde muihin sopimuksiin

1. Jäljempänä olevaan 30 artiklaan perustuvan väliaikaisen soveltamisen aikana Armenian ja EU:n jäsenvaltioiden välillä tämän sopimuksen allekirjoittamishetkellä voimassa olevat asiaa koskevat sopimukset ja järjestelyt keskeytetään, muttei kuitenkaan tämän artiklan 2 kohdassa määrättyssä määrin.

2. Sen estämättä, mitä 1 ja 3 kohdassa määrätään, ja sillä edellytyksellä, ettei Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien välillä esiinny kansallisuuteen perustuvaa syrjintää

a) tämän sopimuksen allekirjoittamishetkellä voimassa olevien Armenian ja EU:n jäsenvaltion kahdenvälisten sopimusten tai järjestelyjen omistusta, liikenneoikeuksia, kapasiteettia, vuorotiheyttä, ilma-aluksen tyyppiä tai vaihtamista, yhteistunnusten käyttöä ja hintoja koskevia oikeuksia ja suotuisampia määräyksiä tai suotuisampaa kohtelua, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen soveltamisalaan tai jotka ovat asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien vapauden suhteen tätä sopimusta suotuisampia tai joustavampia, voidaan edelleen käyttää;

b) osapuolten väliset riidat siitä, ovatko Armenian ja EU:n jäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten tai järjestelyjen mukaiset määräykset suotuisampia tai joustavampia tai niiden mukainen kohtelu suotuisampaa tai joustavampaa, ratkaistaan 24 artiklassa määrättyssä riitojenratkaisumenettelyssä. Ristiriitaisten määräysten tai ristiriitaisen kohtelun välisen suhteen määrittämisestä johtuvat riidat ratkaistaan myös 24 artiklassa määrättyssä riitojenratkaisumenettelyssä.

3. Tultuaan 30 artiklan nojalla voimaan ja jollei tämän artiklan 2 kohdasta muuta johdu, tämä sopimus korvaa Armenian ja EU:n jäsenvaltioiden välillä tämän sopimuksen allekirjoittamishetkellä voimassa olevien kahdenvälisten sopimusten ja järjestelyjen asiaa koskevat määräykset.

4. Jos osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAOn tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopi-

Article 26

Relationship to other agreements

1. During the period of provisional application pursuant to Article 30, the existing bilateral agreements and arrangements between Armenia and EU Member States which are in place at the time of signature of this Agreement shall be suspended, except to the extent provided in paragraph 2 of this Article.

2. Notwithstanding paragraphs 1 and 3 and provided that there is no discrimination between air carriers of the European Union on the basis of nationality:

a) existing rights and more favourable provisions or treatments concerning ownership, traffic rights, capacity, frequencies, type or change of aircraft, code-sharing and pricing under the bilateral agreements or arrangements between Armenia and EU Member States which are in place at the time of signature of this Agreement and which are not covered or which are more favourable or flexible in terms of freedom for the air carriers concerned than under this Agreement can continue to be exercised;

b) a dispute between Parties as to whether the provisions or treatments under the bilateral agreements or arrangements between Armenia and EU Member States are more favourable or flexible shall be settled in the framework of the dispute settlement mechanism provided for in Article 24.

3. Upon entry into force pursuant to Article 30 and subject to paragraph 2 of this Article, this Agreement shall prevail over the relevant provisions of existing bilateral agreements and arrangements between Armenia and EU Member States which are in place at the time of signature of this Agreement.

4. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the

muksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia hyvissä ajoin esille 23 artiklan mukaisessa sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tällaisten muutosten huomioon ottamiseksi.

27 ARTIKLA

Muutokset

1. Osapuolet voivat päättää tämän sopimuksen muutoksista 23 artiklan mukaisesti pidettyjen neuvottelujen perusteella. Muutokset tulevat voimaan 30 artiklassa määrättyin ehdoin.

2. Jos jompikumpi osapuoli haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se ilmoittaa päätöksestään sekakomitealle.

3. Sekakomitea voi jommankumman osapuolen ehdotuksesta ja tämän artiklan mukaisesti päättää yksimielisesti muuttaa tämän sopimuksen liitteitä.

4. Tällä sopimuksella ei rajoiteta osapuolten oikeutta antaa yksipuolisesti uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä II mainitulla alalla, edellyttäen, että tämä tapahtuu syrjimättömyyden periaatetta ja tämän sopimuksen määräyksiä noudattaen.

5. Jos jompikumpi osapuoli aikoo antaa uutta lainsäädäntöä tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöään lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä II mainitulla alalla, se ilmoittaa asiasta toiselle osapuolelle tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Jommankumman osapuolen pyynnöstä asiasta voidaan keskustella sekakomiteassa.

6. Kumpikin osapuoli ilmoittaa säännöllisesti ja mahdollisimman pian toiselle osapuolelle uudesta lainsäädännöstä tai muutoksesta voimassa olevaan lainsäädäntöönä lentoliikenteen alalla tai siihen liittyvällä liitteessä II mainitulla alalla. Kumman tahansa osapuolen pyynnöstä sekakomitea järjestää tämän jälkeen 60 päivän kuluessa näkemysten vaihdon tällaisen uuden lainsäädännön tai muutoksen mahdollisista vaikutuksista tämän sopimuksen asianmukaiseen toteutumiseen.

Joint Committee pursuant to Article 23 in a timely manner to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Article 27

Amendments

1. Any amendment to this Agreement may be agreed by the Parties pursuant to consultations held in accordance with Article 23. Amendments shall come into force in accordance with the terms set out in Article 30.

2. If one of the Parties wishes to amend the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly of its decision.

3. The Joint Committee may, upon the proposal of one Party and in accordance with this Article, decide by consensus to modify the Annexes to this Agreement.

4. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex II.

5. When new legislation or an amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex II is being considered by one of the Parties, it shall inform the other Party as appropriate and possible. At the request of either Party, an exchange of views may take place in the Joint Committee.

6. Each Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex II. Upon the request of any Party, the Joint Committee shall within 60 days thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

7. Edellä 6 kohdassa tarkoitetun näkemysten vaihdon jälkeen sekakomitea

a) tekee päätöksen, jolla tarkistetaan liitettä II siten, että siihen sisällytetään, tarvittaessa vastavuoroisuutta noudattaen, kyseinen uusi lainsäädäntö tai muutos;

b) tekee päätöksen, jolla kyseinen uusi lainsäädäntö tai muutos katsotaan tämän sopimuksen mukaiseksi; tai

c) suosittelee muita kohtuullisessa ajassa toteutettavia toimenpiteitä, joilla varmistetaan tämän sopimuksen asianmukainen toteutuminen.

7. Following the exchange of views referred to in paragraph 6, the Joint Committee shall:

a) adopt a decision revising Annex II so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;

b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or

c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

28 ARTIKLA Irtisanominen

Kumpi tahansa osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti ICAO:lle ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristölle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä yhden vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta osapuolten sopimuksella ennen mainitun ajanjakson päättymistä.

Article 28 Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO and to the United Nations Secretariat. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notice of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

29 ARTIKLA Rekisteröinti

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään ICAO:n neuvostossa yleissopimuksen 83 artiklan mukaisesti ja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeristössä Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti niiden tultua voimaan.

Article 29 Registration

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO Council, in accordance with Article 83 of the Convention, and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following their entry into force.

30 ARTIKLA Voimaantulo ja väliaikainen soveltaminen

1. Osapuolet ratifioivat tai hyväksyvät tämän sopimuksen omien menettelyjensä mu-

Article 30 Entry into force and provisional application

1. This Agreement shall be subject to ratification or approval by the Parties in accord-

kaisesti. Ratifioimis- tai hyväksymisasiakirjat talletetaan tallettajan huostaan, ja tämä ilmoittaa asiasta toiselle osapuolelle.

2. Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin on tämän sopimuksen tallettaja.

3. Tämä sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona sopimuksen tallettaja ilmoittaa osapuolille, että viimeinen ratifioimis- tai hyväksymisasiakirja on vastaanotettu.

4. Sen estämättä, mitä 3 kohdassa määrätään, osapuolet sopivat soveltavansa tätä sopimusta väliaikaisesti 5 kohdan mukaan sisäisten menettelyjensä ja kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.

5. Tämän sopimuksen väliaikainen soveltaminen alkaa sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona sopimuksen tallettaja ilmoittaa osapuolille, että seuraavat asiakirjat on vastaanotettu:

a) Euroopan unionin ilmoitus siitä, että Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden kannalta merkitykselliset ja sen vuoksi tarpeelliset menettelyt on saatu päätökseen; ja

b) Armenian 1 kohdan mukaisesti tallettama ratifioimis- tai hyväksymisasiakirja.

ance with their own procedures. The instruments of ratification or approval shall be deposited with the Depositary, which shall notify the other Party thereof.

2. The Secretary-General of the Council of the European Union shall be the Depositary of this Agreement.

3. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the notification by the Depositary to the Parties confirming the receipt of the last instrument of ratification or approval.

4. Notwithstanding paragraph 3, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, as set out in paragraph 5, in accordance with their respective internal procedures and domestic legislation as applicable.

5. The provisional application shall be effective from the first day of the second month following the notification by the Depositary to the Parties confirming the receipt of the following:

a) notification from the European Union on the completion of the procedures relevant to the European Union and its Member States and necessary for this purpose; and

b) the instrument of ratification or approval deposited by Armenia as referred to in paragraph 1.

31 ARTIKLA

Todistusvoimaiset tekstit

Tämä sopimus laaditaan kahtena kappaletta bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, iirin, italian, kreikan, kroaatin, latvian, liettuan, maltan, portugalil, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakian, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin, viron ja armenian kielellä, ja kukin teksti on yhtä todistusvoimainen. Jos kielitoisintojen välillä on eroavaisuuksia, sekakomitea päättää käytettävän tekstin kielestä.

TÄMÄN VAKUUDEKSI tätä varten asianmukaisesti valtuutetut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen

Tehty Brysselissä 15 päivänä marraskuuta 2021.

Article 31

Authentic texts

This Agreement shall be drawn up in duplicate in the Bulgarian, Croatian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Irish, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Spanish, Swedish and Armenian languages, each text being equally authentic. In the event of any divergence between language versions, the Joint Committee shall decide on the language of the text to be used.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorised to this effect, have signed this Agreement.

Done at Brussels on the fifteenth day of November in the year two thousand and twenty one.

*Muut liitteet
Liitteet I - II
Annex I - II*

LIITE I

SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET

1. Euroopan unioni tekee arvion siitä, miten Armenia noudattaa liitteessä II esitettyjä lentoliikenteen lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja, lukuun ottamatta liitteessä II olevassa C osassa esitettyä ilmailun turvaamista koskevaa lainsäädäntöä, ja kyseinen arvio vahvistetaan sekakomitean päätöksellä. Arvio tehdään viimeistään kahden vuoden kuluttua siitä, kun tämä sopimus on tullut voimaan.

2. Sen estämättä, mitä 3 artiklassa määrätään, sopimuksessa vahvistettuihin sovittuihin oikeuksiin ja määrättyihin reitteihin ei sisälly 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen tekemispäivään asti kummankaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeutta käyttää muita viidennen vapauden liikenneoikeuksia kuin niitä, jotka on jo myönnetty Armenian ja EU:n jäsenvaltioiden kahdenvälisillä sopimuksilla; tämä koskee myös Armenian lentoliikenteen harjoittajien toimintaa Euroopan unionin alueella sijaitsevien paikkojen välillä.

Kun 1 kohdassa tarkoitettu päätös tehdään, kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat saavat käyttää viidennen vapauden liikenneoikeuksia; tämä koskee myös Armenian lentoliikenteen harjoittajien toimintaa Euroopan unionin alueella sijaitsevien paikkojen välillä 3 artiklan mukaisesti.

Euroopan unioni tekee arvion siitä, miten Armenia noudattaa liitteessä II olevassa C osassa esitettyyn ilmailun turvaamista koskevaan lainsäädäntöön liittyviä lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja, ja kyseinen arvio vahvistetaan sekakomitean päätöksellä. Arvio tehdään viimeistään kolmen vuoden kuluttua siitä, kun tämä sopimus on tullut voimaan. Sillä välin Armenia panee täytäntöön Euroopan siviili-ilmailukonferenssin asiakirjan 30.

4. Kun 3 kohdassa tarkoitettu päätös tehdään, liitteessä II olevassa C osassa esitetyn ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön luottamukselliset osat annetaan Armenian asianmukaisen viranomaisen saataville, kunhan arkaluontoisten turvaamista koskevien tietojen vaihtamisesta, EU:n luottamukselliset tiedot mukaan luettuina, päästään sopimukseen.

5. Armenian vähittäistä siirtymistä liitteessä II esitetyn Euroopan unionin lentoliikennelainsäädännön täysimittaiseen soveltamiseen voidaan arvioida säännöllisesti. Arviot tekee Euroopan komissio yhteistyössä Armenian kanssa. 6. Armenia soveltaa 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen tekemispäivästä alkaen liikennelupien myöntämissääntöjä, jotka vastaavat sisällöltään lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24 päivänä syyskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 II luvussa olevia sääntöjä. Euroopan unionin toimivaltaiset viranomaiset soveltavat 4 artiklan 3 kohdan määräyksiä, jotka koskevat Armenian toimivaltaisten viranomaisten tekemien vaatimustenmukaisuutta tai kansalaisuutta koskevien selvitysten vastavuoroista tunnustamista, siitä alkaen, kun sekakomitea on vahvistanut Armenian soveltavan täysimääräisesti liikennelupien myöntämistä koskevia sääntöjä.

7. Armenian rekisterissä olevia, Armenian viranomaisvalvonnan alaisten käyttäjien ilma-aluksia, joilla ei ole Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) liitteessä II olevassa B osassa tarkoitetun asiaa koskevan EU:n lainsäädännön mukaisesti antamaa tyyppihyväksyntätodistusta, voidaan hallinnoida Armenian toimivaltaisten viranomaisten vastuulla Armenian sovellettavien kansallisten vaatimusten mukaisesti 1 päivään tammikuuta 2023 asti sillä edellytyksellä, että ilma-alus on yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen kansainvälisten turvallisuusmääräysten mukainen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sekakomiteassa tai 25 artiklan nojalla tehtävän päätöksen soveltamista. Tällaisiin ilma-aluksiin ei sovelleta tämän sopimuksen mukaisia oikeuksia, eikä niillä saa liikennöidä reiteillä Euroopan unioniin, Euroopan unionista tai Euroopan unionin sisällä.

LIITE II

(Ajantasaistetaan säännöllisesti)

SIVIILI-ILMAILUUN SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖT

Seuraavien säädösten sovellettavia lakisääteisiä vaatimuksia ja normeja on noudatettava tämän sopimuksen mukaisesti, jollei tässä liitteessä tai liitteessä I muuta määrätä. Yksittäisiä säädöksiä koskevat erityiset mukautukset on tarvittaessa mainittu tässä liitteessä.

A. MARKKINOILLE PÄÄSY JA SIIHEN LIITTYVÄT KYSYMYKSET

N:o 1008/2008

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä

Sovellettavat säännökset: 2 artikla, 23 artiklan 1 kohta, 24 artikla ja liite I sekä II luku tämän sopimuksen liitteessä I olevan 6 kohdan mukaisesti

N:o 785/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EU) N:o 285/2010, annettu 6 päivänä huhtikuuta 2010

Sovellettavat säännökset: 1–8 artikla

N:o 2009/12 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista

Sovellettavat säännökset: 1–11 artikla

N:o 96/67 Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maa-huollinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla

Sovellettavat säännökset: 1–9 artikla, 11–21 artikla ja liite;
sovellettaessa 20 artiklan 2 kohtaa tarkoitetaan ilmaisulla 'komissio' ilmaisua 'sekakomitea'

N:o 80/2009

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 80/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevista käytäntesäännöistä ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–11 artikla ja liitteet

B. ILMAILUN TURVALLISUUS

Siviili-ilmailun turvallisuus ja EASA-perusasetus
N:o 216/2008

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EY) N:o 690/2009, annettu 30 päivänä heinäkuuta 2009
- Asetus (EY) N:o 1108/2009

Sovellettavat säännökset: 1–3 artikla (ainoastaan ensimmäinen kohta) ja liite

- Komission asetus (EU) N:o 6/2013, annettu 8 päivänä tammikuuta 2013
- Komission asetus (EU) N:o 2016/4, annettu 5 päivänä tammikuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–68 artikla, lukuun ottamatta 65 artiklaa, 69 artiklan 1 kohdan toinen alakohta, 69 artiklan 4 kohta, liitteet I–VI

N:o 319/2014

Komission asetus (EU) N:o 319/2014, annettu 27 päivänä maaliskuuta 2014, Euroopan lentoturvallisuusviraston perimistä maksuista ja palkkioista sekä asetuksen (EY) N:o 593/2007 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–17 artikla ja liite

N:o 646/2012

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 646/2012, annettu 16 päivänä heinäkuuta 2012, sakkoja ja uhkasakkoja koskevista yksityiskohtaisista säännöistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti

Sovellettavat säännökset: 1–25 artikla

N:o 104/2004

Komission asetus (EY) N:o 104/2004, annettu 22 päivänä tammikuuta 2004, Euroopan lentoturvallisuusviraston valituslautakunnan organisaatiota ja kokoonpanoa koskevista säännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–7 artikla ja liite

Lentotoiminta
N:o 965/2012

Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) N:o 800/2013, annettu 14 päivänä elokuuta 2013
- Komission asetus (EU) N:o 71/2014, annettu 27 päivänä tammikuuta 2014
- Komission asetus (EU) N:o 83/2014, annettu 29 päivänä tammikuuta 2014
- Komission asetus (EU) N:o 379/2014, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2014
- Komission asetus (EU) 2015/140, annettu 29 päivänä tammikuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2015/1329, annettu 31 päivänä heinäkuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2015/2338, annettu 11 päivänä joulukuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2016/1199, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2016
- Komission asetus (EU) 2017/363, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017

Sovellettavat säännökset: 1–9 a artikla, liitteet I–VIII

Lentomiehistö

N:o 1178/2011

Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) N:o 290/2012, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2012
- Komission asetus (EU) N:o 70/2014, annettu 27 päivänä tammikuuta 2014
- Komission asetus (EU) N:o 245/2014, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2014
- Komission asetus (EU) 2015/445, annettu 17 päivänä maaliskuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2016/539, annettu 6 päivänä huhtikuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–11 artikla, liitteet I–IV

Onnettomuuksien tutkinta

N:o 996/2010

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 996/2010, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014

Sovellettavat säännökset: 1–23 artikla, lukuun ottamatta 7 artiklan 4 kohtaa ja 19 artiklaa (kumottu asetuksella (EU) N:o 376/2014)

N:o 2012/780

Komission päätös 2012/780/EU, annettu 5 päivänä joulukuuta 2012, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä ja direktiivin 94/56/EY kumoamisesta annetun asetuksen (EU) N:o 996/2010 18 artiklan 5 kohdan mukaisesti perustetun turvallisuussuositusten ja niihin saatujen vastausten eurooppalaisen keskusrekisterin käyttöoikeuksista

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla

Ensimmäinen lentokelpoisuus

N:o 748/2012

Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EU) N:o 7/2013, annettu 8 päivänä tammikuuta 2013

– Komission asetus (EU) N:o 69/2014, annettu 27 päivänä tammikuuta 2014

– Komission asetus (EU) 2015/1039, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2015

– Komission asetus (EU) N:o 2016/5, annettu 5 päivänä tammikuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, liite I

Jatkuva lentokelpoisuus

N:o 1321/2014

Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja niihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) 2015/1088, annettu 3 päivänä heinäkuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2015/1536, annettu 16 päivänä syyskuuta 2015
- Komission asetus (EU) 2017/334, annettu 27 päivänä helmikuuta 2017

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla, liitteet I–IV

Täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset

N:o 2015/640

Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla ja liitteet

Lentopaikat N:o 139/2014 Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, liitteet I–IV

Kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajat

N:o 452/2014

Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti.

Sovellettavat säännökset: 1–4 artikla ja liitteet 1 ja 2
Ilmaliikenteen hallinta ja lennonvarmistuspalvelut
N:o 2015/340

Komission asetus (EU) 2015/340, annettu 20 päivänä helmikuuta 2015, lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, liitteet I–IV

N:o 2017/373

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011,

(EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla ja liitteet

Poikkeamista ilmoittaminen

N:o 376/2014

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 376/2014, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–7 artikla, 9 artiklan 3 kohta, 10 artiklan 2–4 kohta, 11 artiklan 1 ja 7 kohta, 13 artikla lukuun ottamatta 13 artiklan 9 kohtaa, 14–16 artikla, 21 artikla ja liitteet I–III

N:o 2111/2005

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2111/2005, annettu 14 päivänä joulukuuta 2005, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan yhteisön luettelon laatimisesta ja lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamisesta lentomatkustajille sekä direktiivin 2004/36/EY 9 artiklan kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–13 artikla, 15–16 artikla ja liite

N:o 473/2006

Komission asetus (EY) N:o 473/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 II luvussa tarkoitetun yhteisön luettelon laatimissäännöistä

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla, liitteet A–C

N:o 474/2006

Komission asetus (EY) N:o 474/2006, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2006, yhteisössä toimintakieltoon asetettuja lentoliikenteen harjoittajia koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005 luvussa II tarkoitetusta yhteisön luettelosta, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/963, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1 ja 2 artikla, liitteet I ja II

Tekniset säännöt ja hallinnolliset menettelyt siviili-ilmailun alalla

N:o 3922/91

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1899/2006, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006

– Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1900/2006, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006

– Komission asetus (EY) N:o 8/2008, annettu 11 päivänä joulukuuta 2007

– Komission asetus (EY) N:o 859/2008, annettu 20 päivänä elokuuta 2008

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, lukuun ottamatta 4 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 2 kohtaa (toinen virke), 12–13 artikla, liitteet I–III

C. ILMAILUN TURVAAMINEN

N:o 300/2008

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–15 artikla, 18 artikla, 21 artikla ja liite N:o 272/2009

Komission asetus (EY) N:o 272/2009, annettu 2 päivänä huhtikuuta 2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 liitteessä vahvistettujen siviili-ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täydentämisestä, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EU) N:o 297/2010, annettu 9 päivänä huhtikuuta 2010

– Komission asetus (EU) N:o 720/2011, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2011

– Komission asetus (EU) N:o 1141/2011, annettu 10 päivänä marraskuuta 2011

– Komission asetus (EU) N:o 245/2013, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2013

Sovellettavat säännökset: 1 ja 2 artikla ja liite N:o 1254/2009 Komission asetus (EU) N:o 1254/2009, annettu 18 päivänä joulukuuta 2009, perusteista, joilla jäsenvaltiot saavat poiketa siviili-ilmailun turvaamista koskevista yhteisistä perusvaatimuksista ja ottaa käyttöön vaihtoehtoisia turvatoimenpiteitä, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EU) 2016/2096, annettu 30 päivänä marraskuuta 2016 N:o 18/2010 Komission asetus (EU) N:o 18/2010, annettu 8 päivänä tammikuuta 2010, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 muuttamisesta siviili-ilmailun turvaamisen alan kansallisia laadunvalvontaohjelmia koskevien vaatimusten osalta

N:o 2015/1998

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1998, annettu 5 päivänä marraskuuta 2015, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/2426, annettu 18 päivänä joulukuuta 2015
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/815, annettu 12 päivänä toukokuuta 2017

N:o 2015/8005 Komission täytäntöönpanopäätös C(2015)8005, annettu 16 päivänä marraskuuta 2015, asetuksen (EY) N:o 300/2008 18 artiklan a alakohdassa tarkoitettuja tietoja sisältävistä yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission täytäntöönpanopäätös C(2017) 3030, annettu 15 päivänä toukokuuta 2017

N:o 72/2010

Komission asetus (EU) N:o 72/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/472, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2016

D. ILMALIIKENTEEHÄN HALLINTA

N:o 549/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus), sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009*

Sovellettavat säännökset: 1–4 artikla, 6 artikla, 9–13 artikla

N:o 550/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjoanta-asetus), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna seuraavilla:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009*

Sovellettavat säännökset: 1–18 artikla, liite I

N:o 551/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatilasetus), sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009*

Sovellettavat säännökset: 1–9 artikla

N:o 552/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus), sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009*

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, liitteet I–V

* Asetus (EY) N:o 1070/2009 – sovellettavat säännökset: 1–4 artikla, lukuun ottamatta 1 artiklan 4 kohtaa

Suoristuskyyky ja maksut

N:o 390/2013

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 390/2013, annettu 3 päivänä toukokuuta 2013, lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä

N:o 391/2013

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 391/2013, annettu 3 päivänä toukokuuta 2013, lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä

Verkkotoiminnot

N:o 677/2011

Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 970/2014, annettu 12 päivänä syyskuuta 2014

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017

Sovellettavat säännökset: 1–25 artikla ja liitteet

N:o 255/2010

Komission asetus (EU) N:o 255/2010, annettu 25 päivänä maaliskuuta 2010, ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta

2012

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1006, annettu 22 päivänä kesäkuuta 2016
Sovellettavat säännökset: 1–15 artikla ja liitteet

N:o 2011/4130

Commission Decision C(2011) 4130 final of 7 July 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky (7 päivänä heinäkuuta 2011 annettu komission päätös, joka koskee verkon hallinnoijan nimitämistä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan verkkotoimintoja varten, suomenkielistä toisintoa ei ole)

Yhteentoimivuus

N:o 1032/2006

Komission asetus (EY) N:o 1032/2006, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2006, lennonjohtoyksiköiden väliseen lentoja koskevien tietojen ilmoittamiseen, lentojen koordinointiin ja niiden siirtämiseen tarkoitettujen lentotietojen vaihdon automaattisten järjestelmien vaatimuksista, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EY) N:o 30/2009, annettu 16 päivänä tammikuuta 2009

Sovellettavat säännökset: 1–9 artikla, liitteet I–V

N:o 1033/2006

Komission asetus (EY) N:o 1033/2006, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2006, lentoa edeltävän vaiheen lentosuunnitelmia koskeviin menettelyihin liittyvistä vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EU) N:o 929/2010, annettu 18 päivänä lokakuuta 2010

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 428/2013, annettu 8 päivänä toukokuuta 2013

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/2120, annettu 2 päivänä joulukuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla ja liite

N:o 633/2007

Komission asetus (EY) N:o 633/2007, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2007, lennonjohtoyksiköiden välillä tapahtuvaan lentoja koskevien tietojen ilmoittamiseen, lentojen koordinointiin ja niiden siirtämiseen käytettävän lentotietosanomien siirtoyhteyksikäytännön soveltamisvaatimuksista, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission asetus (EU) N:o 283/2011, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2011

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla, liitteet I–IV

N:o 29/2009

Komission asetus (EY) N:o 29/2009, annettu 16 päivänä tammikuuta 2009, tiedonsiirtopalveluja koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/310, annettu 26 päivänä helmikuuta 2015

Sovellettavat säännökset: 1–14 artikla, liitteet I–III

N:o 262/2009

Komission asetus (EY) N:o 262/2009, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2009, S-moodikyselykoodien koordinoitua jakamista ja käyttöä koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/2345, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–12 artikla, liitteet I–VI

N:o 73/2010

Komission asetus (EU) N:o 73/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailutietojen ja ilmailutiedotuksen laatua koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1029/2014, annettu 26 päivänä syyskuuta 2014

Sovellettavat säännökset: 1–13 artikla, liitteet I–X

N:o 1206/2011

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1206/2011, annettu 22 päivänä marraskuuta 2011, ilma-alusten tunnistamista koskevista vaatimuksista yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan valvomiseksi

Sovellettavat säännökset: 1–11 artikla, liitteet I–VII

N:o 1207/2011

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1207/2011, annettu 22 päivänä marraskuuta 2011, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan valvonnan suorituskykyä ja yhteentoimivuutta koskevista vaatimuksista, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1028/2014, annettu 26 päivänä syyskuuta 2014

– Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/386, annettu 6 päivänä maaliskuuta 2017

Sovellettavat säännökset: 1–14 artikla, liitteet I–IX

N:o 1079/2012

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1079/2012, annettu 16 päivänä marraskuuta 2012, puheviestinnässä käytettäviä kanavavälejä koskevista vaatimuksista yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa varten, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 657/2013, annettu 10 päivänä heinäkuuta 2013
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/2345, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–14 artikla, liitteet I–V

SESAR

N:o 219/2007

Neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007, annettu 27 päivänä helmikuuta 2007, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Neuvoston asetus (EY) N:o 1361/2008, annettu 16 päivänä joulukuuta 2008
- Neuvoston asetus (EU) N:o 721/2014, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2014

Sovellettavat säännökset: 1 artiklan 1 ja 2 kohta sekä 5–7 kohta, 2 artikla, 3 artikla, 4 artiklan 1 kohta ja liite

N:o 409/2013

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 409/2013, annettu 3 päivänä toukokuuta 2013, yhteisten hankkeiden määrittelemisestä, hallintorakenteiden perustamisesta ja kannustimien yksilöimisestä Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman toteuttamisen tueksi

Sovellettavat säännökset: 1–15 artikla

N:o 716/2014

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 716/2014, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2014, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmaa tukevan yhteisen kokeiluhankkeen aloittamisesta

Ilmatila

N:o 2150/2005

Komission asetus (EY) N:o 2150/2005, annettu 23 päivänä joulukuuta 2005, ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä

Sovellettavat säännökset: 1 ja 9 artikla ja liite

N:o 923/2012

Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) 2015/340, annettu 20 päivänä helmikuuta 2015,
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1185, annettu 20 päivänä heinäkuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla sekä liite ja sen lisäykset N:o 1332/2011 Komission asetus (EU) N:o 1332/2011, annettu 16 päivänä joulukuuta 2011, ilmatilan käyttöä koskevista yhteisistä vaatimuksista ja toimintamenetelmistä yhteentörmäysten välttämiseksi ilmassa, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Komission asetus (EU) 2016/583, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2016

Sovellettavat säännökset: 1–4 artikla ja liite

E. YMPÄRISTÖ JA MELU

N:o 2002/49 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1137/2008, annettu 22 päivänä lokakuuta 2008

- Komission asetus (EU) 2015/996, annettu 19 päivänä toukokuuta 2015

Sovellettavat säännökset: 1–12 artikla, liitteet I–VI

N:o 2003/96

Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta

Sovellettavat säännökset: 14 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 2 kohta

N:o 2006/93

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/93/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 3 lukuun kuuluvien lentokoneiden liikennöimisen sääntelystä

Sovellettavat säännökset: 1–5 artikla, liitteet I ja II

N:o 598/2014

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–10 artikla, liitteet I ja II

F. KULUTTAJANSUOJA

N:o 2027/97

Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/97, annettu 9 päivänä lokakuuta 1997, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002

Sovellettavat säännökset: 1–6 artikla ja liite

N:o 261/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta

Sovellettavat säännökset: 1–16 artikla

N:o 1107/2006

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä

Sovellettavat säännökset: 1–16 artikla, liitteet I ja II

G. SOSIAALISET NÄKÖKOHDAT

N:o 89/391

Neuvoston direktiivi 89/391/ETY, annettu 12 päivänä kesäkuuta 1989, toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä, sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/30/EY, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007

Sovellettavat säännökset – ainoastaan siviili-ilmailuun sovellettavalta osin: 1–16 artikla

N:o 2000/79

Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta.

Sovellettavat säännökset: 2 ja 3 artikla ja liite

N:o 2003/88

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista

Sovellettavat säännökset – ainoastaan siviili-ilmailuun sovellettavalta osin: 1–20 artikla, 22 ja 23 artikla

ANNEX I

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Compliance by Armenia with all regulatory requirements and standards relating to air transport specified in Annex II, with the exception of the aviation security legislation specified in Annex II, Part C, shall be the subject of an evaluation under the responsibility of the European Union, which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted two years after the entry into force of this Agreement at the latest.

2. Notwithstanding Article 3, the agreed rights and specified routes of this Agreement shall not include, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 1, the right for the air carriers of both Parties to exercise fifth freedom rights other than those already granted in accordance with bilateral agreements between Armenia and EU Member States, including for the air carriers of Armenia between points within the territory of the European Union.

Upon the adoption of the decision referred to in paragraph 1, the air carriers of both Parties shall be entitled to exercise fifth freedom rights, including for the air carriers of Armenia between points within the territory of the European Union in accordance with Article 3.

3. Compliance by Armenia with the regulatory requirements and standards relating to the aviation security legislation specified in Annex II, Part C, shall be subject to an evaluation under the responsibility of the European Union, which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted at the latest three years after the entry into force of this Agreement. In the meantime, Armenia shall implement Document 30 of the European Civil Aviation Conference.

4. Upon the adoption of the decision referred to in paragraph 3, the confidential part of the aviation security legislation as specified in Annex II, Part C, shall be made available to the appropriate authority of Armenia, subject to an agreement on the exchange of sensitive security information, including EU classified information.

5. The gradual transition of Armenia to the full application of the legislation of the European Union relating to air transport specified in Annex II may be subject to regular assessments. The assessments shall be carried out by the European Commission in cooperation with Armenia.

6. As of the date of the decision referred to in paragraph 1, Armenia will apply operating licensing rules substantially equivalent to those contained in Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community. The provisions of Article 4(3) with regard to the reciprocal recognition of fitness determination or citizenship determination made

by the competent authorities of Armenia shall be applied by the competent authorities of the European Union upon the confirmation by the Joint Committee of the full application by Armenia of such operating licensing rules.

7. Without prejudice to a decision within the Joint Committee or in accordance with Article 25, airworthiness of aircraft registered in the Armenian register and used by operators under the regulatory control of Armenia which do not have a type certificate issued by the European Union Aviation Safety Agency (EASA) in accordance with the relevant EU legislation in Annex II, Part B, can be managed under the responsibility of the Armenian competent authorities in accordance with the applicable national requirements of Armenia until no later than 1 January 2023 provided that the aircraft comply with international safety standards established pursuant to the Convention. Such aircraft shall not benefit from any rights granted under this Agreement and shall not operate on air routes to, from or within the European Union.

ANNEX II

(Subject to regular update)

RULES APPLICABLE TO CIVIL AVIATION

The regulatory requirements and standards of the applicable provisions of the following acts shall be complied with in accordance with this Agreement unless otherwise specified in this Annex or in Annex I. Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out in this Annex:

A. MARKET ACCESS AND ANCILLIARY ISSUES

No 1008/2008

Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community

Applicable provisions: Articles 2, 23(1), 24 and Annex I, as well as Chapter II in accordance with paragraph 6 of Annex I to this Agreement.

No 785/2004

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 285/2010 of 6 April 2010

Applicable provisions: Articles 1 to 8.

No 2009/12

Directive 2009/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges

Applicable provisions: Articles 1 to 11.

No 96/67

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 9, 11 to 21 and the Annex; as regards the application of Article 20(2), the term "the Commission" shall read "the Joint Committee".

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89

Applicable provisions: Articles 1 to 11 and the Annexes.

B. AVIATION SAFETY

Civil aviation safety and EASA's Basic Regulation

No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC, as amended by:

Commission Regulation (EC) No 690/2009 of 30 July 2009

Regulation (EC) No 1108/2009

Applicable provisions: Articles 1 to 3 (only first paragraph) and the Annex

Commission Regulation (EU) No 6/2013 of 8 January 2013

Commission Regulation (EU) 2016/4 of 5 January 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 68 with the exception of Article 65, the second subparagraph of Article 69(1), 69(4), Annexes I to VI.

No 319/2014

Commission Regulation (EU) No 319/2014 of 27 March 2014 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 593/2007

Applicable provisions: Articles 1 to 17 and the Annex.

No 646/2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 646/2012 of 16 July 2012 laying down detailed rules on fines and periodic penalty payments pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 25.

No 104/2004

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 7 and the Annex.

Air operations

No 965/2012

Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 800/2013 of 14 August 2013

Commission Regulation (EU) No 71/2014 of 27 January 2014

Commission Regulation (EU) No 83/2014 of 29 January 2014

Commission Regulation (EU) No 379/2014 of 7 April 2014

Commission Regulation (EU) 2015/140 of 29 January 2015

Commission Regulation (EU) 2015/1329 of 31 July 2015

Commission Regulation (EU) 2015/640 of 23 April 2015

Commission Regulation (EU) 2015/2338 of 11 December 2015

Commission Regulation (EU) 2016/1199 of 22 July 2016

Commission Regulation (EU) 2017/363 of 1 March 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 9a, Annexes I to VIII.

Air crew

No 1178/2011

Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 290/2012 of 30 March 2012

Commission Regulation (EU) No 70/2014 of 27 January 2014

Commission Regulation (EU) No 245/2014 of 13 March 2014

Commission Regulation (EU) 2015/445 of 17 March 2015

Commission Regulation (EU) 2016/539 of 6 April 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I to IV.

Accidents investigation

No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC, as amended by:

Regulation (EU) No 376/2014 of the European parliament and of the Council of 3 April 2014

Applicable provisions: Articles 1 to 23 with the exception of Articles 7(4) and of Article 19 (repealed by Regulation (EU) No 376/2014).

No 2012/780

Commission Decision 2012/780/EU of 5 December 2012 on access rights to the European Central Repository of Safety Recommendations and their responses established by Article 18(5) of Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 5.

Initial airworthiness

No 748/2012

Commission Regulation (EU) No 748/2012 of 3 August 2012 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 7/2013 of 8 January 2013

Commission Regulation (EU) No 69/2014 of 27 January 2014

Commission Regulation (EU) 2015/1039 of 30 June 2015

Commission Regulation (EU) 2016/5 of 5 January 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annex I.

Continuing airworthiness

No 1321/2014

Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks, as amended by:

Commission Regulation (EU) 2015/1088 of 3 July 2015

Commission Regulation (EU) 2015/1536 of 16 September 2015

Commission Regulation (EU) 2017/334 of 27 February 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV.

Additional airworthiness specifications

No 2015/640

Commission Regulation (EU) 2015/640 of 23 April 2015 on additional airworthiness specification for a given type of operations and amending Regulation (EU) No 965/2012

Applicable provisions: Articles 1 to 5 and the Annexes.

Aerodromes

No 139/2014

Commission Regulation (EU) No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to IV.

Third-country operators

No 452/2014

Commission Regulation (EU) No 452/2014 of 29 April 2014 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations of third country operators pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 4 and Annexes 1 and 2.

Air traffic management and air navigation services

No 2015/340

Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015 laying down technical requirements and administrative procedures relating to air traffic controllers' licences and certificates

pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, amending Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 and repealing Commission Regulation (EU) No 805/2011

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to IV.

No 2017/373

Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011

Applicable provisions: Articles 1 to 10 and the Annexes.

Occurrence reporting

No 376/2014

Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation, amending Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 1321/2007 and (EC) No 1330/2007

Applicable provisions: Articles 1 to 7; Articles 9(3); Article 10(2) to (4); Article 11(1) and (7); Article 13 with the exception of Article 13 (9); Articles 14 to 16; Article 21 and Annexes I to III.

No 2015/1018

Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported according to Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Article 1 and Annexes I to V.

Standardisation inspections

No 628/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 628/2013 of 28 June 2013 on working methods of the European Aviation Safety Agency for conducting standardisation inspections and for monitoring the application of the rules of Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EC) No 736/2006

Applicable provisions: Articles 1 to 26.

EU air safety list of air carriers subject to an operating ban within the European Union

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 13, 15 to 16 and the Annex.

No 473/2006

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes A to C.

No 474/2006

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council, as last amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/963 of 16 June 2016

Applicable provisions: Articles 1 and 2, Annexes I and II.

Technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

No 3922/91

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation, as amended by:

Regulation (EC) No 1899/2006 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006

Regulation (EC) No 1900/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006

Commission Regulation (EC) No 8/2008 of 11 December 2007

Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008

Applicable provisions: Articles 1 to 10 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Articles 12 to 13, Annexes I to III

C. AVIATION SECURITY

No 300/2008

Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 15, 18, 21 and the Annex.

No 272/2009

Commission Regulation (EC) No 272/2009 of 2 April 2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 297/2010 of 9 April 2010

Commission Regulation (EU) No 720/2011 of 22 July 2011

Commission Regulation (EU) No 1141/2011 of 10 November 2011

Commission Regulation (EU) No 245/2013 of 19 March 2013

Applicable provisions: Articles 1 to 2 and the Annex.

No 1254/2009

Commission Regulation (EU) No 1254/2009 of 18 December 2009 setting criteria to allow Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to adopt alternative security measures, as amended by:

Commission Regulation (EU) 2016/2096 of 30 November 2016

No 18/2010

Commission Regulation (EU) No 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned

No 2015/1998

Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1998 of 5 November 2015 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2426 of 18 December 2015

Commission Implementing Regulation (EU) 2017/815 of 12 May 2017

No 2015/8005

Commission Implementing Decision C (2015) 8005 of 16 November 2015 laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information, as referred to in point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008, as amended by:

Commission Implementing Decision C (2017) 3030 of 15 May 2017

No 72/2010

Commission Regulation (EU) No 72/2010 of 26 January 2010 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of aviation security, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/472 of 31 March 2016

D. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the Single European Sky (the Framework Regulation), as amended by:

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 *

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, 9 to 13.

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the Single European Sky (the Service Provision Regulation), as amended by:

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 *

Applicable provisions: Articles 1 to 18, Annex I.

No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the Single European Sky (the Airspace Regulation), as amended by:

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 *

Applicable provisions: Articles 1 to 9.

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the Interoperability Regulation), as amended by:

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 (*1)

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to V.

Performance and charging

No 390/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 390/2013 of 3 May 2013 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions

No 391/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 391/2013 of 3 May 2013 laying down a common charging scheme for air navigation services

Network functions

No 677/2011

Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) No 970/2014 of 12 September 2014

Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 25 and the Annexes.

No 255/2010

Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1006 of 22 June 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 15 and the Annexes.

No 2011/4130

Commission Decision C(2011) 4130 of 7 July 2011 on the nomination of the Network Manager for the air traffic management (ATM) network functions of the single European sky

Interoperability

No 1032/2006

Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units, as amended by:

Commission Regulation (EC) No 30/2009 of 16 January 2009

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to V.

No 1033/2006

Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the Single European Sky, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 929/2010 of 18 October 2010

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 428/2013 of 8 May 2013

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/2120 of 2 December 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 5 and the Annex.

No 633/2007

Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units, as amended by:

Commission Regulation (EU) No 283/2011 of 22 March 2011

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV.

No 29/2009

Commission Regulation (EC) No 29/2009 of 16 January 2009 laying down requirements on data link services for the Single European Sky, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) 2015/310 of 26 February 2015

Applicable provisions: Articles 1 to 14, Annexes I to III.

No 262/2009

Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the Single European Sky, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/2345 of 14 December 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to VI.

No 73/2010

Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the Single European Sky, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) No 1029/2014 of 26 September 2014

Applicable provisions: Articles 1 to 13, Annexes I to X.

No 1206/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1206/2011 of 22 November 2011 laying down requirements on aircraft identification for surveillance for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I to VII.

No 1207/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 of 22 November 2011 laying down requirements for the performance and the interoperability of surveillance for the single European sky, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) No 1028/2014 of 26 September 2014

Commission Implementing Regulation (EU) 2017/386 of 6 March 2017

Applicable provisions: Articles 1 to 14, Annexes I to IX.

No 1079/2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 1079/2012 of 16 November 2012 laying down requirements for voice channels spacing for the single European sky, as amended by:

Commission Implementing Regulation (EU) No 657/2013 of 10 July 2013

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/2345 of 14 December 2016

Applicable provisions: 1 to 14, Annexes I to V.

SESAR

No 219/2007

Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR), as amended by:

Council Regulation (EC) No 1361/2008 of 16 December 2008

Council Regulation (EU) No 721/2014 of 16 June 2014

Applicable provisions: Articles 1(1), (2), (5) to (7), 2, 3, 4(1) and the Annex.

No 409/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 409/2013 of 3 May 2013 on the definition of common projects, the establishment of governance and the identification of incentives supporting the implementation of the European Air Traffic Management Master Plan

Applicable provisions: Articles 1 to 15.

No 716/2014

Commission Implementing Regulation (EU) No 716/2014 of 27 June 2014 on the establishment of the Pilot Common Project supporting the implementation of the European Air Traffic Management Master Plan

Airspace

No 2150/2005

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

Applicable provisions: Articles 1 to 9 and the Annex.

No 923/2012

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010, as amended by:

Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015,

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1185 of 20 July 2016.

Applicable provisions: Articles 1 to 10 and the Annex, including its appendixes.

No 1332/2011

Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance, as amended by:

Commission Regulation (EU) 2016/583 of 15 April 2016

Applicable provisions: Articles 1 to 4 and the Annex.

E. ENVIRONMENT AND NOISE

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise, as amended by:

Regulation (EC) No 1137/2008 of the European Parliament and of the Council of 22 October 2008

Commission Directive (EU) 2015/996 of 19 May 2015

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to VI.

No 2003/96

Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity

Applicable provisions: Articles 14(1)(b) and 14(2).

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Applicable provisions: Articles 1 to 5, Annexes I and II.

No 598/2014

Regulation (EU) No 598/2014 of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Union airports within a Balanced Approach and repealing Directive 2002/30/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I and II.

F. CONSUMER PROTECTION

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents, as amended by:

Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and the Annex.

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Applicable provisions: Articles 1 to 16.

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the right of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I and II.

G. SOCIAL ASPECTS

No 89/391

Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work, as amended by:

Directive 2007/30/EC of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007

Applicable provisions – only as applicable to civil aviation: Articles 1 to 16.

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the implementation of the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Applicable provisions: Articles 2 and 3 and the Annex.

No 2003/88

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions – only as applicable to civil aviation: Articles 1 to 20, 22 and 23.

(*1) For Regulation (EC) No 1070/2009 – applicable provisions: Articles 1 to 4, with the exception of Article 1(4)