

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 septembre 2023

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord
sur un espace aérien commun
entre l'Union européenne et
ses États membres, d'une part, et
la République d'Arménie, d'autre part,
fait à Bruxelles le 15 novembre 2021**

Sommaire**Pages**

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	12
Avis du Conseil d'État	13
Projet de loi	21
Accord	23

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, §1^{ER}, 1^O, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 september 2023

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen de Europese Unie en
haar Lidstaten, enerzijds, en
de Republiek Armenië, anderzijds, inzake
een gemeenschappelijke luchtvaartruimte,
gedaan te Brussel op 15 november 2021**

Inhoud**Blz.**

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	12
Advies van de Raad van State	13
Wetsontwerp	21
Overeenkomst	134

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, §1, 1^O, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER 2013
WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

10181

<i>Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 18 septembre 2023.</i>	<i>De regering heeft dit wetsontwerp op 18 september 2023 ingediend.</i>
<i>Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 21 septembre 2023.</i>	<i>De “goedkeuring tot drukken” werd op 21 september 2023 door de Kamer ontvangen.</i>

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Cet Accord prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation.

Il s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

L'Accord offre la possibilité d'adopter des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

SAMENVATTING

Deze Overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en de Republiek Armenië, in ruil voor een geleidelijke overname door laatstgenoemde van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart.

Ze kadert in het stappenplan dat de Raad van de Europese Unie in juni 2005 heeft vastgelegd, teneinde het externe beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart te ontwikkelen.

De Overeenkomst biedt de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de bescherming van de consumenten. Deze harmonisatie zou bijgevolg eerlijke concurrentievoorwaarden in de hand moeten werken.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Contexte et objectif de l'Accord

L'Accord négocié par la Commission européenne prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et la République d'Arménie (ci-après dénommée "Arménie") en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation.

Le présent Accord s'inscrit dans le cadre de la feuille de route établie par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 pour développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

L'un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'un espace aérien commun avec ses pays voisins. Dans cet espace aérien, les services aériens sont progressivement libéralisés et les réglementations sont alignées sur les normes européennes.

Le 9 juin 2006, un premier Accord intitulé "Accord multilatéral sur la création d'un espace aérien européen commun (EAEC)" a été signé entre les États membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

L'Accord avec l'Arménie, intégrant ce pays dans le ciel unique européen, a été signé le 15 novembre 2021 et représente une étape importante vers son intégration plus large dans l'Union européenne. L'accord prévoit des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

L'Accord entrera en vigueur par étapes. L'entrée en vigueur et l'application des dispositions essentielles de l'Accord seront évaluées par l'Union européenne. Un Comité mixte en décidera. Dès la première étape, les transporteurs aériens des deux parties seront autorisés à exploiter des services entre tout point de

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Context en doel van de Overeenkomst

Deze door de Europese Commissie onderhandelde Overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en de Republiek Armenië (verder Armenië), in ruil voor een geleidelijke overname door Armenië van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart.

Deze Overeenkomst past in het stappenplan dat de Raad van de Europese Unie in juni 2005 heeft vastgelegd, teneinde het externe beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart te ontwikkelen.

Een van de doelstellingen van het externe beleid van de Europese Unie is de oprichting van een gemeenschappelijk luchtvaartruimte met zijn buurlanden. Binnen dit luchtruim worden de luchtdiensten geleidelijk geliberaliseerd en worden de regelgevingen op de Europese normen afgestemd.

Op 9 juni 2006 werd een eerste Overeenkomst, genaamd "Multilaterale Overeenkomst over de oprichting van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAE)", tussen de lidstaten van de Europese Unie, de Balkanlanden, IJsland en Noorwegen ondertekend.

De Overeenkomst met Armenië, waarbij dit land in het gemeenschappelijke Europese luchtruim werd opgenomen, werd ondertekend op 15 november 2021 en vormt een belangrijke stap naar een ruimere integratie van dit land in de Europese Unie. De Overeenkomst biedt de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de bescherming van de consumenten. Deze harmonisatie zou bijgevolg eerlijke concurrentievoorwaarden in de hand moeten werken.

De Overeenkomst treedt gefaseerd in werking. De inwerkingtreding en de toepassing van de essentiële bepalingen van de Overeenkomst zullen door de Europese Unie geëvalueerd worden. Een Gemengd Comité zal daarover beslissen. Vanaf de eerste fase kunnen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, zonder

l'Union européenne et tout point de l'Arménie sans aucune restriction de capacité, de destination ou de fréquence (troisième et quatrième libertés de l'air). Plus tard, la cinquième liberté de l'air sera également accordée.

Déroulement des négociations et application de l'Accord

Conformément à un mandat accordé par le Conseil de l'Union européenne le 1^{er} décembre 2016, la Commission européenne a négocié les termes du présent accord avec l'Arménie pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres.

Les négociations ont débuté en décembre 2016 et, après six cycles de négociations, l'Accord a été signé le 15 novembre 2021 à Bruxelles.

L'Accord régit les domaines de compétence respectifs de l'Union européenne et des autres États membres. Il s'agit donc d'un accord mixte qui doit être ratifié par les parlements des 27 États membres.

Au niveau interne belge, il s'agit d'un traité mixte (fédéral/régions). Cet accord devra être approuvé tant par la Chambre, que par les parlements des 3 régions.

La portée de l'Accord et les bénéfices attendus

Grâce au présent Accord, toutes les transporteurs aériens de l'Union européenne pourront désormais exploiter des vols directs vers l'Arménie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union européenne et l'inverse s'appliquera également aux transporteurs aériens arméniens. L'Accord supprime toute restriction sur les routes, les tarifs ou le nombre de vols hebdomadaires entre l'Arménie et l'Union européenne. Ainsi, l'Accord stimulera le trafic aérien entre l'Union européenne et l'Arménie, principalement en attirant de nouveaux exploitants et en développant des routes nouvelles ou sous-exploitées, et ce au profit des voyageurs.

Des accords similaires ont déjà été conclus entre l'Union européenne et les pays des Balkans occidentaux, ainsi qu'avec le Maroc et la Géorgie. Par exemple, l'Accord avec le Maroc en 2006 a entraîné une augmentation significative des liaisons aériennes entre l'Union européenne et le Maroc, notamment par des transporteurs aériens low cost.

beperkingen van capaciteit, bestemmingen of frequentie, vluchten uitvoeren tussen elk punt in de Europese Unie en elk punt in Armenië (derde- en vierdevrijheidsrechten). Later zullen ook vijfdevrijheidsrechten worden toegekend.

Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de Overeenkomst

Krachtens een door de Raad van de Europese Unie op 1 december 2016 toegekend mandaat heeft de Europese Commissie voor rekening van de Europese Unie en haar lidstaten de voorwaarden voor deze overeenkomst onderhandeld met Armenië.

De onderhandelingen zijn van start gegaan in december 2016 en na zes onderhandelingsrondes werd de Overeenkomst op 15 november 2021 te Brussel ondertekend.

De Overeenkomst regelt domeinen waarvoor de Europese Unie en de andere lidstaten respectievelijk deels bevoegd zijn. Het is dus een gemengde Overeenkomst die door de parlementen van de 27 lidstaten moet worden geratificeerd.

Op intern Belgisch niveau gaat het om een gemengd verdrag (federaal/gewesten). Het verdrag zal dus niet alleen door de Kamer, maar ook door de parlementen van de 3 gewesten goedgekeurd moeten worden.

De draagwijdte van de Overeenkomst en de verwachte voordelen

Dankzij deze Overeenkomst kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan rechtstreekse vluchten naar Armenië uitvoeren vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie en het omgekeerde geldt ook voor de Armeense luchtvaartmaatschappijen. De Overeenkomst schaft iedere beperking inzake routes, tarieven of aantal wekelijkse vluchten tussen Armenië en de Europese Unie af. Zo stimuleert de Overeenkomst het luchtverkeersaanbod tussen de Europese Unie en Armenië hoofdzakelijk door nieuwe operatoren aan te trekken en nieuwe verbindingen of onderbenutte verbindingen te ontwikkelen. Dit zal de reizigers ten goede komen.

Gelijkaardige overeenkomsten werden reeds gesloten tussen de Europese Unie en de westelijke Balkanlanden, alsook met Marokko en Georgië. Zo zorgde de Overeenkomst met Marokko in 2006 tot een belangrijke toename van luchtverbindingen tussen de Europese Unie en Marokko, in het bijzonder door lagekostenluchtvaartmaatschappijen.

Le présent Accord régit les relations aériennes entre l'Arménie et tous les États membres de l'Union européenne. Il remplace les accords bilatéraux précédemment signés avec ces États membres. En ce qui concerne la Belgique, cet accord remplace l'accord bilatéral avec l'Arménie signé le 7 juin 2001.

Le présent Accord supprime la plupart des restrictions existantes en matière d'aviation (nationalité, fréquence, capacité, accès aux routes, etc.) et simplifie considérablement les procédures administratives.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DE L'ACCORD

L'Accord commence par une section de définition concernant les grands principes et contient ensuite 31 articles et deux annexes qui font partie intégrante de l'Accord.

L'article 1^{er} décrit les objectifs de l'Accord.

L'article 2 définit les termes employés dans l'Accord.

Titre I^{er}: Dispositions économique (articles 3 à 13)

L'article 3 établit les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties Contractantes (ci-après, les Parties) pour les services aériens internationaux. Les dispositions de l'annexe I de l'Accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

Les articles 4 et 5 établissent comment les Parties peuvent accorder, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation et les permis techniques des transporteurs aériens.

L'article 6 régit les objectifs de l'Accord. La détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, est permis sous réserve d'une décision du Comité mixte.

L'article 7 rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie relatives à l'entrée, à la sortie ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application.

De Overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Armenië en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend. Voor wat België betreft, vervangt deze overeenkomst de bilaterale overeenkomst met Armenië die op 7 juni 2001 werd ondertekend.

De voorliggende Overeenkomst schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, toegang tot de routes...) en vereenvoudigt de administratieve procedures aanzienlijk.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

De Overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder 31 artikelen en twee bijlagen die integraal deel uitmaken van de Overeenkomst.

Artikel 1 beschrijft het doel van de Overeenkomst.

Artikel 2 definieert de termen die in de Overeenkomst worden gebruikt.

Titel I: Economische bepalingen (art. 3 tot 13)

Artikel 3 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen (verder: de Partijen) voor de internationale luchtdiensten vast. De bepalingen in bijlage I van de Overeenkomst verduidelijken onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. Cabotage wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

De artikelen 4 en 5 stellen hoe de Partijen de Exploatievergunningen en technische vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen toekennen, weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Artikel 6 regelt het beginsel van de investeringsliberalisering. Het laat de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij door belangen van de andere Partij toe mits het gemengd comité daarmee instemt.

Artikel 7 stelt dat alle wetten en regels van elke Partij bij binnenkomst van, verblijf op, of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

L'article 8 dispose que l'objectif commun de l'Accord est d'offrir aux transporteurs aériens des deux Parties des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus. Cet article définit également les principes d'un système de concurrence équitable qui, sauf exceptions, interdit les subventions publiques.

L'article 9 définit les conditions sous lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent mener des opérations commerciales sur le territoire de l'autre Partie (représentation assistance en escale, ventes, dépenses locales, accords de coopération, partage de codes, créneaux horaires, etc.).

L'article 10 concerne les exemptions de droits de douane et de taxes accordées réciproquement par les parties.

L'article 11 garantit que les redevances d'usage pour les infrastructures et services aéroportuaires et aéronautiques sont justes, raisonnables, liées aux coûts et non-discriminatoires.

L'article 12 permet aux transporteurs aériens de fixer librement leurs tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

L'article 13 simplifie l'échange d'informations statistiques.

Titre II: Coopération réglementaire (articles 14 à 21)

Les Parties s'engagent, en vertu des articles 14 à 21, à appliquer les normes communautaires relatives aux différents domaines de l'aviation visés à l'annexe, tels que la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien.

L'article 14, relatif à la sécurité aérienne, dispose que les aéronefs d'une Partie, soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne applicables en vertu du présent Accord, peuvent être soumis à des inspections sur l'aire de trafic par les autorités compétentes et sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 15 relatif à la sûreté aérienne contient les dispositions standard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui sont traditionnellement incorporées dans les accords aériens bilatéraux; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent agir

Artikel 8 stelt dat de gezamenlijke doelstelling van de Overeenkomst erin bestaat eerlijke en gelijke kansen te bieden aan de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten. Dit artikel legt ook de beginselen vast voor een eerlijk concurrentiesysteem dat, behoudens uitzonderingen, overheidssubsidies verbiedt.

Artikel 9 bepaalt onder welke voorwaarden de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Partij mogen uitoefenen (commerciële vertegenwoordiging, grondafhandeling, verkoop, lokale uitgaven, samenwerkingsregelingen, code-sharing, slots, ...).

Artikel 10 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

Artikel 11 zorgt ervoor dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, redelijk, kosten gerelateerd en niet-discriminerend zijn.

Artikel 12 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en eerlijke concurrentie.

Artikel 13 vereenvoudigt de uitwisseling van statistische informatie.

Titel II: Samenwerking op regelgevingsgebied (art. 14 tot 21)

De Partijen verbinden zich ertoe, krachtens de artikelen 14 tot 21, om de communautaire normen betreffende verschillende luchtvaartdomeinen bedoeld in de bijlage toe te passen, zoals de veiligheid en de beveiliging van de burgerluchtvaart, het beheer van het luchtverkeer, de bescherming van het milieu, de bescherming van de consumenten, de geautomatiseerde boekingsystemen en de sociale aspecten van het luchtvervoer.

Artikel 14 met betrekking tot de luchtvaartveiligheid bepaalt dat de luchtvaartuigen van een Partij, die ervan verdacht worden de op basis van dit verdrag geldende internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere Partij aan platform-inspecties kunnen worden onderworpen.

Artikel 15 betreffende de beveiliging van de luchtvaart bevat de standaardbepalingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), die in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten traditioneel worden opgenomen; wanneer de omstandigheden het vereisen mogen de

immédiatement pour assurer la sûreté des vols. En outre, cet article autorise la Commission européenne à effectuer des inspections sur le territoire de l'Arménie conformément à la législation ad hoc de l'Union européenne.

L'article 16 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'étendre le ciel unique européen à l'Arménie; l'Arménie sera également associée aux travaux du comité du ciel unique.

L'article 17 souligne l'importance de la protection de l'environnement dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. Cet article souligne également la nécessité de prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

À l'article 18, les parties confirment leurs obligations en vertu de la Convention de Montréal en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens.

En ce qui concerne la protection des consommateurs, l'article 19 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation sur le transport aérien figurant à l'annexe II.

En ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, l'article 20 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation sur le transport aérien figurant à l'annexe II. Chaque partie supprime toutes les exigences existantes qui limitent le libre accès des systèmes informatisés de réservation d'une Partie au marché de l'autre Partie ou qui restreignent autrement la concurrence.

L'article 21 dispose que les Parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe II. Les Parties s'engagent à coopérer sur les questions de travail dans le cadre du présent accord, y compris les questions relatives à l'emploi, aux droits fondamentaux au travail, aux conditions de travail, à la protection sociale et au dialogue social.

Titre III: dispositions institutionnelles (articles 22 à 31)

L'article 22 concernant l'interprétation et la mise en œuvre de l'Accord formalise les obligations des Parties pour assurer le respect du présent Accord.

Partijen onmiddellijk optreden om de beveiliging van de vluchten te waarborgen en daarnaast machtigt dit artikel de Europese Commissie eveneens om inspecties uit te voeren op het grondgebied van Armenië in overeenstemming met de ad hoc-wetgeving van de Europese Unie.

Artikel 16 voorziet in een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Armenië; Armenië zal ook betrokken worden bij de werkzaamheden van het comité voor het gemeenschappelijk luchtruim.

Artikel 17 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de noodzaak om maatregelen te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

In artikel 18 bevestigen de partijen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Montreal in het kader van de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen.

Met betrekking tot de bescherming van de consument, bepaalt artikel 19 dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de wetgeving op het luchtvervoer in bijlage II.

Voor wat betreft de geautomatiseerde boek ingssystemen bepaalt artikel 20 dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de wetgeving op het luchtvervoer in bijlage II. Elke partij schrapt alle bestaande eisen die de vrije toegang van de geautomatiseerde boek ingssystemen van een partij tot de markt van de andere partij beperken of op een andere wijze de concurrentie belemmeren.

Artikel 21 bepaalt dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de wetgeving op het luchtvervoer in bijlage II. De partijen verbinden zich ertoe samen te werken met betrekking tot arbeidskwesties die onder het toepassingsgebied van deze overeenkomst vallen, onder meer wat betreft de gevolgen voor de werkgelegenheid, de fundamentele rechten op de werkplek, de arbeidsomstandigheden, de sociale bescherming en de sociale dialoog.

Titel III: institutionele bepalingen (art. 22 tot 31)

Artikel 22 betreffende de interpretatie en de handhaving van de Overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze Overeenkomst te waarborgen.

L'article 23 institue un Comité mixte composé des représentants des Parties. Le Comité est responsable de la gestion et de la bonne application de l'Accord.

L'article 24 rend le Comité mixte compétent pour régler les différends découlant de l'interprétation ou de l'application de l'Accord et prévoit également le recours à un tribunal arbitral en cas d'échec de cette procédure.

L'article 25 prévoit que si l'une des Parties considère que l'autre n'a pas rempli l'une de ses obligations au titre de l'Accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. À cette fin, les parties se consultent immédiatement au sein de la comité mixte en vue de trouver une solution acceptable pour chaque Partie.

L'article 26 prévoit que les dispositions du présent Accord remplacent les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et l'Arménie. Toutefois, les droits découlant desdits accords bilatéraux, qui peuvent être plus favorables, restent applicables.

L'article 27 définit les règles relatives à l'information, à l'évaluation et à l'intégration éventuelle des nouvelles normes dans l'annexe II (acquis communautaire) lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives.

L'article 28 clarifie les règles d'une éventuelle dénonciation.

L'article 29 exige que cet Accord soit enregistré auprès de l'OACI.

L'article 30 établit l'entrée en vigueur du présent Accord, sous réserve du respect des procédures juridiques internes de chaque Partie.

L'article 31 précise que s'il existe des différences entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la version linguistique à utiliser.

Le Conseil d'État, section législation, a émis le 3 juillet 2023 un avis portant la référence 73.639/4.

Le Conseil constate que l'Accord fait référence à plusieurs reprises à la convention de Chicago. Les dix-neuf annexes à la convention de Chicago, qui constituent les "Normes et Pratiques recommandées internationales", n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service de publication de

Artikel 23 stelt een gemengd comité in dat is samengesteld uit de vertegenwoordigers van de Partijen en dat verantwoordelijk zal zijn voor het beheer en de toepassing van de Overeenkomst;

Artikel 24 maakt het gemengd comité bevoegd voor de beslechting van de geschillen die ontstaan met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de Overeenkomst en het voorziet tevens dat er een beroep kan worden gedaan op een scheidsrechtbank indien deze procedure niets oplevert.

Artikel 25 bepaalt dat als een Partij van oordeel is dat de andere Partij één van de verplichtingen van de Overeenkomst niet nakomt, zij de gepaste vrijwaringsmaatregelen mag nemen. Daartoe plegen de Partijen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke Partij aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 26 bepaalt dat de bepalingen van deze Overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale akkoorden tussen de lidstaten en Armenië. De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale akkoorden die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing.

Artikel 27 bepaalt de regels i.v.m. de informatie, de evaluatie en de eventuele integratie van de nieuwe normen in de bijlage II (communautaire verworvenheden) wanneer een Partij wetgevende wijzigingen overweegt.

Artikel 28 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging.

Artikel 29 legt de registratie van deze Overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 30 stelt de inwerkingtreding van de Overeenkomst vast, onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle Partijen worden nageleefd;

Artikel 31 verduidelijkt dat wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies het gemengd comité beslist over de te gebruiken taalversie.

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 3 juli 2023 advies uit met kenmerk 73.639/4.

De Raad merkt op dat in de Overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de conventie van Chicago. De negentien bijlagen bij de conventie van Chicago die de "International Standards and Recommended Practices" vormen, werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de

l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ne sont pas disponibles en néerlandais.

Selon une jurisprudence constante de la Cour de cassation, en l'absence de publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne peuvent être opposées aux particuliers.

Le SPF Mobilité prend note de cela, mais cela ne constitue actuellement pas un obstacle à la poursuite de la procédure d'approbation.

L'article 27, paragraphe 3, du contrat prévoit l'application d'une procédure de modification des annexes au contrat. Selon le Conseil, cela peut conduire à ce que la Belgique soit liée par de telles modifications sans l'accord des parlements. S'il est clairement établi que les chambres législatives connaissent les limites des modifications futures et indiquent expressément qu'elles y consentent, il n'y a pas d'objection. Le Conseil d'État est d'avis que les annexes du projet de contrat en question sont clairement délimitées.

L'article 3 du projet satisfait à l'exigence.

Étant donné que les modifications sont déjà publiées au Journal officiel de l'Union européenne, et étant donné que l'accord ne prévoit pas la possibilité pour un parlement d'un État membre de s'opposer à la modification, il n'est pas donné suite à la recommandation de communiquer les modifications au Parlement fédéral.

De plus, de telles modifications seront normalement apportées afin de se conformer à l'évolution de la législation de l'UE et aux normes applicables des instruments internationaux que les parties jugent pertinentes. Les modifications ultérieures aux annexes de l'Accord sur l'aviation doivent être publiées au *Moniteur belge*.

Le SPF Mobilité prend acte de ces remarques.

L'application provisoire de l'Accord pour la Belgique ne sera possible qu'une fois que tous les parlements compétents en Belgique auront donné leur assentiment à l'accord. Compte tenu de cette explication, cette disposition ne donne lieu à aucune observation.

Les deux annexes

L'annexe I établit un lien entre l'adoption de l'acquis par l'Arménie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des possibilités commerciales aux vols dits de la cinquième liberté, y compris les vols entre deux États membres pour les transporteurs aériens arméniens,

International Civil Aviation Organization (ICAO) beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

FOD Mobiliteit neemt hier notitie van maar momenteel vormt dit geen beletsel voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

Artikel 27, lid 3 van de Overeenkomst voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst. Volgens de Raad kan dit ertoe leiden dat België gebonden wordt door dergelijke wijzigingen zonder instemming van de parlementen. Indien de wetgevende kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er geen bezwaar. De Raad van State is van mening dat de bijlagen van de voorliggende Overeenkomst duidelijk zijn afgebakend.

Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan de vereiste.

Aangezien wijzigingen reeds in het Publicatieblad van de Europese Unie worden bekendgemaakt, en aangezien het akkoord niet voorziet in de mogelijkheid dat een parlement van een lidstaat zich verzet tegen de wijziging wordt niet ingegaan op de aanbeveling om de wijzigingen mee te delen aan het Federaal parlement.

Bovendien is het zo dat dergelijke wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten. Latere wijzigingen van de bijlagen van de luchtvaartovereenkomst moeten in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

De FOD Mobiliteit neemt acte van deze opmerkingen.

Voorlopige toepassing van het akkoord voor België is pas mogelijk van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord. Rekening houdend met deze toelichting, geeft deze bepaling geen aanleiding tot opmerkingen.

De twee bijlagen

Bijlage I legt een verband tussen de overname van de communautaire verworvenheden door Armenië en de graad van marktopenstelling. Aldus hangt de uitbreiding van de commerciële opportuniteiten naar de vluchten van de zogenoemde vijfde vrijheid, met inbegrip van

dépend d'une décision du Comité mixte approuvant l'achèvement de l'acquis communautaire par l'Arménie.

L'annexe II énumère les règles communautaires relatives à l'accès au marché, à la gestion du trafic aérien, à la sécurité aérienne, à la sûreté aérienne, à l'environnement, à la protection des consommateurs, au temps de travail de certaines catégories de personnel et aux systèmes informatisés de réservation que l'Arménie promet d'intégrer progressivement dans le cadre du présent accord. Le Comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

de vluchten tussen twee lidstaten voor de Armeense luchtvaartmaatschappijen af van een beslissing van het gemengd comité waarin de voltooiing van de communautaire verworvenheden door Armenië wordt bekrachtigd.

Bijlage II lijst de communautaire regels op inzake de toegang tot de markt, het beheer van het luchtverkeer, de luchtvaartveiligheid, de luchtvaartbeveiliging, het milieu, de consumentenbescherming, de arbeidstijd voor bepaalde categorieën van het personeel en de geïnformatiseerde boek ingssystemen die Armenië in het raam van deze overeenkomst progressief belooft over te nemen. Het gemengd comité wordt belast met de regelmatige bijwerking van deze lijst.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi portant assentiment
à l'Accord sur un espace aérien commun entre
l'Union européenne et ses États membres,
d'une part, et la République d'Arménie,
d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021**

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications des Annexes de l'Accord, décidées conformément à l'article 27, alinéa 3, de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende instemming
met de Overeenkomst tussen de Europese Unie en
haar lidstaten, enerzijds, en
de Republiek Armenië, anderzijds, inzake
een gemeenschappelijke luchtvaartruimte,
gedaan te Brussel op 15 november 2021**

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 15 november 2021, zal volkomen gevolg hebben

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlagen van de Overeenkomst, die beslist zijn overeenkomstig artikel 27, lid 3, van de Overeenkomst, zullen volkomen gevolg hebben.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 73.639/4 DU 3 JUILLET 2023**

Le 15 mai 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur, et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 juillet 2023. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Marianne DONY, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 juillet 2023.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[†], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

Dans l'avis n° 71.574/3, donné le 29 juin 2022 sur un avant-projet devenu le décret (Région flamande) du 10 novembre 2022 'portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, sur la création d'un espace aérien commun, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021', la section de législation a formulé les observations suivantes:

"[traduction] 3. L'Accord renvoie à plusieurs reprises à la 'Convention' (article 14, paragraphes 3 et 5, article 15, paragraphe 3, et annexe I, paragraphe 7), qui, conformément à l'article 2, point 6, de l'Accord, est définie comme suit:

[†] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 73.639/4 VAN 3 JULI 2023**

Op 15 mei 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 15 november 2021'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 juli 2023. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Marianne DONY, assessoren, en Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 juli 2023.

*

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

De afdeling Wetgeving heeft in advies 71.574/3 van 29 juni 2022, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaams Gewest van 10 november 2022 'tot instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 15 november 2021', de volgende opmerkingen geformuleerd:

"3. De Overeenkomst verwijst herhaaldelijk naar het 'Verdrag' (artikel 14, leden 3 en 5, artikel 15, lid 3, en bijlage I, lid 7), dat overeenkomstig artikel 2, punt 6, van de Overeenkomst als volgt wordt gedefinieerd:

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

‘la Convention relative à l’aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend:

a) tout amendement applicable en l’espèce entré en vigueur conformément à l’article 94, point a), de la convention, et ratifié par l’Arménie et par l’État membre de l’UE ou les États membres de l’UE et qui est pertinent pour le problème en question; et

b) toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l’espèce, adopté en vertu de l’article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s’applique à tout moment à la fois à l’Arménie et à l’État membre de l’UE ou aux États membres de l’UE et qui est pertinent pour le problème en question’.

En outre, l’Accord renvoie encore autrement à cette convention. Ainsi, les parties doivent se conformer ‘aux normes internationales en matière de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées appropriées établies par l’OACI’ (article 15, paragraphe 5) et leurs dispositions législatives et réglementaires et leurs procédures doivent au moins être conformes aux ‘normes et pratiques recommandées pertinentes de l’OACI’ (article 16, paragraphe 1).

En ce qui concerne les annexes de la Convention ‘relative à l’aviation civile internationale’, il y a lieu de rappeler les observations formulées à cet égard dans l’avis n° 70.608/3 du 31 décembre 2021 sur un avant-projet de décret de la Région flamande ‘houdende instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’:

‘Les dix-neuf annexes de la Convention de Chicago constituent les ‘Normes et pratiques recommandées internationales’ (articles 38, 54, I), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n’ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l’OACI et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

Il convient de rappeler à cet égard que, selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d’une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹.

‘het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:

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

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

Daarnaast wordt in de Overeenkomst nog op andere manieren naar dat Verdrag verwezen. Zo moeten de partijen handelen overeenkomstig ‘de internationale normen voor luchtvaartbeveiliging en de passende aanbevolen praktijken van de ICAO’ (artikel 15, lid 5) en moeten hun wetten, regels en procedures minstens beantwoorden aan de ‘relevante normen en aanbevolen praktijken van de ICAO’ (artikel 16, lid 1).

Wat de bijlagen bij het Verdrag ‘inzake de internationale burgerluchtvaart’ betreft, moet worden herinnerd aan hetgeen in dat verband is opgemerkt in advies 70.608/3 van 31 december 2021 over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’:

‘De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de ‘International Standards and Recommended Practices’ (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.¹

¹ Note de bas de page n° 2 de l’avis cité: Note de bas de page n° 10 de l’avis cité: Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

¹ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565.567, noot J. VERHOEVEN.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications² ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire³ que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas⁴.

4. L'article 27, paragraphe 3, de l'Accord dispose:

'Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord'.

Le délégué a déclaré que ces modifications seront publiées au Journal officiel de l'Union européenne et que 'dergelijke wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten'.

À propos d'une telle disposition, la section de législation, dans son avis n° 54.161/VR du 31 octobre 2013 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 25 avril 2014 'houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen² bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking³ voorzien had, wat thans niet het geval is⁴.

4. Artikel 27, derde lid, van de Overeenkomst bepaalt:

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

De gemachtigde verklaarde dat deze wijzigingen zullen worden bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie en dat 'dergelijke wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten'.

Over een dergelijke bepaling heeft de afdeling Wetgeving in advies 54.161/VR van 31 oktober 2013, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 'houdende instemming met de overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de

² *Note de bas de page n° 3 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 11 de l'avis cité: Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 'portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66.

³ *Note de bas de page n° 4 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 12 de l'avis cité: Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', *Doc. parl.*, Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/001, pp. 12 et 13.

⁴ *Note de bas de page n° 5 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 13 de l'avis cité: Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E. (7^e ch.), 10 juin 2005, n° 145.819, *SA Heli Service Belgium*.

² *Voetnoot 3 van het geciteerde advies:* Voetnoot 11 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's-Gravenhage op 17 juni 2008', *Parl. St. VI*, Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

³ *Voetnoot 4 van het geciteerde advies:* Voetnoot 12 van het geciteerde advies: Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 'betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart', *Parl. St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13.

⁴ *Voetnoot 5 van het geciteerde advies:* Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7^e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, *NV Heli Service Belgium*.

Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012', a observé ce qui suit⁵:

'3.1. L'article 26, paragraphe 2, de l'Accord est rédigé comme suit:

'Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent Accord'.

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'Accord qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

3.2. Bien qu'il résulte de l'article 167, § 3, de la Constitution que le Parlement flamand doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement⁶.

Dans l'avis n^{os} 37.954-37.970-37.977-37.978/AG⁷, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a

Europese Unie en haar lidstaten en de Republiek Moldavië, ondertekend in Brussel op 26 juni 2012', het volgende opgemerkt⁵:

'3.1. Artikel 26, tweede lid, van de Overeenkomst luidt als volgt:

'Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.'

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

3.2. Al dient krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door het Vlaams Parlement, toch bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.⁶

In advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV⁷ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van

⁵ *Note de bas de page n° 6 de l'avis cité*: Des observations similaires ont également été formulées dans les avis n^{os} 57.663/4 et 57.664/4 donnés le 6 juillet 2015 sur un avant-projet devenu la loi du 24 février 2016 'portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013' et sur un avant-projet devenu la loi du 24 février 2016 'portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010'.

⁶ *Note de bas de page n° 7 de l'avis cité*: Note de bas de page n° 2 de l'avis cité: Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité: D. VAN EECKHOUTTE et T. LOOSE, "Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen", *TvW*, 2007, pp. 3 à 27.

⁷ *Note de bas de page n° 8 de l'avis cité*: Note de bas de page n° 3 de l'avis cité: Donné le 15 février 2005 sur: — un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.954/AG) (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.970/AG) (*Doc. parl.*, Ass. réunion Commission communautaire commune, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.977/AG) (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-05, n° A-128/1, p. 25);

— un avant-projet de loi 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.978/AG) (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-05, n° 3-1091/1, p. 539).

⁵ *Voetnoot 6 van het geciteerde advies*: Soortgelijke opmerkingen zijn eveneens geformuleerd in de adviezen 57.663/4 en 57.664/4 die op 6 juli 2015 gegeven zijn over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 februari 2016 'houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013' en over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 februari 2016 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel, op 2 december 2010'.

⁶ *Voetnoot 7 van het geciteerde advies*: Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. VAN EECKHOUTTE en T. LOOSE, Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen", *TvW* 2007, 3-27.

⁷ *Voetnoot 8 van het geciteerde advies*: Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Op 15 februari 2005 verstrekt over:

— een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl.* 2004-05, nr. 358/1, 64);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm.* 2004-05, nr. B-30/1, 25);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV) (*Parl. St. Br. Parl.* 2004-05, nr. A-128/1, 25);

— een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.978/AV) (*Parl. St. Senaat*, 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante:

‘Tant la Cour de cassation⁸ que la section de législation du Conseil d'État⁹ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements¹⁰ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements’.

3.3. Compte tenu de l'objet clairement délimité des annexes à l'Accord, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet Accord paraît admissible, au regard des principes précités. Le dispositif du projet devrait être complété en ce sens.

3.4. Afin de permettre au Parlement flamand de notifier en temps utile au gouvernement flamand qu'il n'approuve pas une modification donnée de l'une des annexes de l'Accord, il y a lieu de compléter encore le projet par une disposition obligeant le gouvernement à communiquer au Parlement flamand, dans un délai déterminé, les modifications des

State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarop, het volgende opgemerkt:

‘Zowel het Hof van Cassatie⁸ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁹ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen¹⁰ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.’

3.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Overeenkomst, lijkt een bepaling waarmee vooraf wordt ingestemd met de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de voornoemde beginselen. Het dispositief van het ontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

3.4. Om het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden aan de Vlaamse regering te bekwamer tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Overeenkomst niet goedkeurt, moet het ontwerp nog worden aangevuld met een bepaling waarbij de regering ertoe wordt verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan het Vlaams

⁸ *Note de bas de page n° 9 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 4 de l'avis cité: Note de bas de page 35 de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, p. 779; *J.T.*, 1982, 565, et la note J. VERHOEVEN; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

⁹ *Note de bas de page n° 10 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 5 de l'avis cité: Note de bas de page n° 36 de l'avis cité: Voir notamment l'avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc. parl.*, C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

¹⁰ *Note de bas de page n° 11 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 6 de l'avis cité: Note de bas de page n° 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

⁸ *Voetnoot 9 van het geciteerde advies:* Voetnoot 4 van het geciteerde advies: Voetnoot 35 van het geciteerde advies: Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass.* 1980-1981, 808; *J.T.* 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass. 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁹ *Voetnoot 10 van het geciteerde advies:* Voetnoot 5 van het geciteerde advies: Voetnoot 36 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St.*, W.Gew.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

¹⁰ *Voetnoot 11 van het geciteerde advies:* Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Voetnoot 37 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

annexes qui seront décidées conformément à l'article 26, paragraphe 2, de l'Accord¹¹.

4. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes de l'Accord n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 'relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires'.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge*¹².

Ce n'est que si l'accord avait lui-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹³ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire, que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est pas le cas¹⁴.

Par conséquent, dans l'état actuel de la législation, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures des annexes de l'accord'.

Pour autant que les modifications restent limitées aux déclarations du délégué à ce sujet, à savoir que 'wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en toepasselijke

Parlement de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waar-toe zal worden beslist conform artikel 26, tweede lid, van de Overeenkomst.¹¹

4. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 'betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen', om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.¹²

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Overeenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹³ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien, wat niet het geval is.¹⁴

Bijgevolg moeten, in de huidige stand van het recht, latere wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt.'

Voor zover de wijzigingen beperkt blijven tot hetgeen de gemachtigde in dat verband heeft verklaard, namelijk dat 'wijzigingen normaliter zullen worden doorgevoerd om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving en

¹¹ *Note de bas de page n° 12 de l'avis cité*: Note de bas de page n° 7 de l'avis cité: À cet effet, on peut s'inspirer du mécanisme d'assentiment conditionnel préalable prévu dans l'avant-projet de décret de la Région flamande 'houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010', sur lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en chambres réunies, a donné le 26 avril 2013, l'avis 53.059/VR/3.

¹² *Note de bas de page n° 13 de l'avis cité*: Note de bas de page n° 8 de l'avis cité: Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 779 et *J.T.* 1982, p. 565, note J. VERHOEVEN.

¹³ *Note de bas de page n° 14 de l'avis cité*: Note de bas de page n° 9 de l'avis cité: Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, 'L'application du droit international par le juge administratif', *A.P.T.*, 1998, p. 95).

¹⁴ *Note de bas de page n° 15 de l'avis cité*: Note de bas de page n° 10 de l'avis cité: Concernant l'opposabilité d'annexes d'un traité aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145.819, s.a. *Heli Service Belgium*.

¹¹ *Voetnoot 12 van het geciteerde advies*: Voetnoot 7 van het geciteerde advies: Daartoe kan inspiratie worden gevonden in het mechanisme van voorwaardelijke, voorafgaande instemming waarin voorzien wordt in het voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest 'houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010', waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, zitting houdend in verenigde kamers, op 26 april 2013 advies 53.059/VR/3 heeft gegeven.

¹² *Voetnoot 13 van het geciteerde advies*: Voetnoot 8 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Arr.Verbr.* 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *Arr. Cass.* 1980-81, 808 en *JT* 1982, 565, noot J. VERHOEVEN.

¹³ *Voetnoot 14 van het geciteerde advies*: Voetnoot 9 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, 'L'application du droit international par le juge administratif', *APT* 1998, 95).

¹⁴ *Voetnoot 15 van het geciteerde advies*: Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Wat betreft de tegenwerpbaarheid van bijlagen bij een verdrag aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, n.v. *Heli Service Belgium*.

normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten', la possibilité de modifier les annexes de l'Accord peut être réputée suffisamment délimitée. Pour le surplus, il est renvoyé aux observations précitées de l'avis n° 54.161/VR, qui s'appliquent aussi *mutatis mutandis* à l'Accord actuellement à l'examen.

5. L'article 30, paragraphes 4 et 5, de l'Accord s'énonce comme suit:

'4. Nonobstant le paragraphe 3, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, comme indiqué au paragraphe 5, conformément à leurs procédures internes et à leur législation nationale, le cas échéant.

5. L'application provisoire prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification faite par le dépositaire aux parties confirmant la réception des éléments suivants:

a) la notification par l'Union européenne de l'achèvement des procédures pertinentes pour l'Union européenne et ses États membres et nécessaires à cet effet; et

b) l'instrument de ratification ou d'approbation déposé par l'Arménie tel que visé au paragraphe 1'.

Invité à apporter des éclaircissements à ce sujet, le délégué a répondu en ces termes:

'Artikel 30, punt 5 dient samen met artikel 30, punt 4 gelezen te worden. In punt 4 wordt er uitdrukkelijk verwezen naar de toepasselijke interne procedures en binnenlandse wetgeving. Er werd steeds duidelijk gemaakt dat voorlopige toepassing van het akkoord voor België pas mogelijk is van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord'.

Eu égard à ces précisions, ces dispositions n'appellent aucune observation"¹⁵.

Ces observations valent également, *mutatis mutandis*, pour l'avant-projet de loi examiné, lequel porte assentiment au même Accord.

À cet égard, il peut être relevé que l'article 3 de l'avant-projet examiné, qui prévoit l'assentiment anticipé aux modifications des annexes à l'Accord qui seront décidées conformément à l'article 27, alinéa 3, de l'Accord, satisfait à l'observation formulée au point 3.3 de l'avis n° 54.161/VR¹⁶. Dans la version française de cet article, le mot "alinéa" sera toutefois remplacé

toepasselijke normen uit internationale instrumenten die de partijen relevant achten', kan de mogelijkheid tot het wijzigen van de bijlagen bij de Overeenkomst geacht worden voldoende te zijn afgebakend. Voor het overige wordt verwezen naar de hiervoor aangehaalde opmerkingen uit advies 54.161/VR, die *mutatis mutandis* ook gelden voor de thans voorliggende Overeenkomst.

5. Artikel 30, leden 4 en 5, van de Overeenkomst luidt als volgt:

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

5. Deze overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij het volgende heeft ontvangen:

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

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

Hierover om nadere toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde het volgende:

'Artikel 30, punt 5 dient samen met artikel 30, punt 4 gelezen te worden. In punt 4 wordt er uitdrukkelijk verwezen naar de toepasselijke interne procedures en binnenlandse wetgeving. Er werd steeds duidelijk gemaakt dat voorlopige toepassing van het akkoord voor België pas mogelijk is van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord.'

Rekening houdend met deze toelichting, geven deze bepalingen geen aanleiding tot opmerkingen."¹⁵

Die opmerkingen gelden, *mutatis mutandis*, eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet, waarbij instemming wordt verleend aan diezelfde Overeenkomst.

In dat verband kan worden opgemerkt dat artikel 3 van het voorliggende voorontwerp, dat voorziet in de voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Overeenkomst die conform artikel 27, lid 3, van de Overeenkomst worden beslist, tegemoetkomt aan de opmerking die is gemaakt in punt 3.3 van advies 54.161/VR.¹⁶ In de Franse

¹⁵ Doc. parl., Parl. fl., 2021-2022, n° 1389/1, pp. 19-26.

¹⁶ Sur ce point, voir également l'article 2, 2°, du décret (Région flamande) du 10 novembre 2022 'portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, sur la création d'un espace aérien commun, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021', dont la portée est similaire.

¹⁵ Parl.St. VI.Parl. 2021-22, nr. 1389/1, 19-26.

¹⁶ Zie op dat punt eveneens artikel 2, 2°, van het decreet van het Vlaams Gewest van 10 november 2022 'tot instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 15 november 2021', dat een vergelijkbare strekking heeft.

par le mot “paragraphe”, conformément à la terminologie utilisée dans l’Accord.

tekst van dat artikel moet het woord “alinéa” evenwel worden vervangen door het woord “paragraphe”, overeenkomstig de terminologie die wordt gebruikt in de overeenkomst.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la mobilité et de la ministre des Affaires étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et la ministre des Affaires étrangères sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit en van de minister van Buitenlandse Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Buitenlandse Zaken zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 15 november 2021, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

Les modifications des Annexes de l'Accord, décidées conformément à l'article 27, paragraphe 3, de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 15 septembre 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlagen van de Overeenkomst, die beslist zijn overeenkomstig artikel 27, lid 3, van de Overeenkomst, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 15 september 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

ACCORD
SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE, D'AUTRE PART

EU/AM/fr 1

TABLE DES MATIÈRES

ARTICLE 1: Objectif

ARTICLE 2: Définitions

TITRE I: DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 3: Octroi de droits

ARTICLE 4: Autorisation d'exploitation et permis techniques

ARTICLE 5: Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation d'exploitation et du permis technique

ARTICLE 6: Investissement dans des entreprises de transport aérien

ARTICLE 7: Respect des dispositions législatives et réglementaires

ARTICLE 8: Concurrence équitable

ARTICLE 9: Activités commerciales

ARTICLE 10: Droits de douane et taxes

ARTICLE 11: Redevances d'usage

EU/AM/fr 2

ARTICLE 12: Tarifs des passagers et tarifs de fret

ARTICLE 13: Statistiques

TITRE II: COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14: Sécurité aérienne

ARTICLE 15: Sûreté aérienne

ARTICLE 16: Gestion du trafic aérien

ARTICLE 17: Environnement

ARTICLE 18: Responsabilité des transporteurs aériens

ARTICLE 19: Protection des consommateurs

ARTICLE 20: Systèmes informatisés de réservation

ARTICLE 21: Aspects sociaux

TITRE III: DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

ARTICLE 22: Interprétation et mise en oeuvre

ARTICLE 23: Comité mixte

EU/AM/fr 3

ARTICLE 24: Règlement des différends et arbitrage

ARTICLE 25: Mesures de sauvegarde

ARTICLE 26: Relations avec d'autres accords

ARTICLE 27: Modifications

ARTICLE 28: Dénonciation

ARTICLE 29: Enregistrement

ARTICLE 30: Entrée en vigueur et application provisoire

ARTICLE 31: Textes faisant foi

ANNEXE I: Dispositions transitoires

ANNEXE II: Règles applicables à l'aviation civile

EU/AM/fr 4

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

EU/AM/fr 5

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

EU/AM/fr 6

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés "traités UE" et États membres de l'Union européenne, ci-après collectivement dénommés "États membres de l'UE" ou individuellement "État membre de l'UE",

et l'UNION EUROPÉENNE,

d'une part,

et LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE (ci-après dénommée "Arménie")

d'autre part,

ci-après dénommés conjointement "Parties",

EU/AM/fr 7

les États membres de l'UE et l'Arménie, en tant que parties à la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, avec l'Union européenne;

PRENANT ACTE de l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, conclu à Luxembourg le 22 avril 1996;

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) dont l'objectif est d'ouvrir l'accès aux marchés des parties, dans des conditions de concurrence équitables, de non-discrimination et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, de concurrence, ainsi qu'en matière sociale et environnementale;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens et de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la non-discrimination et une concurrence ouverte et loyale entre transporteurs aériens;

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien;

RECONNAISSANT l'importance de la connectivité d'un transport aérien efficace pour promouvoir le commerce, le tourisme, l'investissement et le développement économique et social;

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur à ce sujet dans l'Union européenne, visée à l'annexe II du présent accord;

EU/AM/fr 8

RECONNAISSANT que la conformité totale aux règles de l'EAC permet aux parties de profiter pleinement des avantages de l'EAC, notamment l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximalisation des avantages pour les consommateurs, les entreprises et les travailleurs des deux parties;

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant, et que une assistance appropriée est importante à cet égard;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien, et affirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des aéronefs et minent la confiance des passagers dans la sécurité de l'aviation civile;

DÉTERMINÉS à optimiser les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation et d'une harmonisation de leurs dispositions législatives et réglementaires respectives relatives à l'aviation civile;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et d'industries aériennes viables;

DÉSIREUX de promouvoir une concurrence libre, loyale et sans distorsion, reconnaissant que les subventions peuvent fausser la concurrence et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord et reconnaissant qu'en l'absence de conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens avec une concurrence libre, loyale et sans distorsion, les avantages potentiels risquent de ne pas se concrétiser;

EU/AM/fr 9

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords et arrangements existants entre les parties dans le but d'ouvrir l'accès aux marchés et de maximiser les avantages pour les consommateurs, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, les populations, ainsi que les avantages indirects pour d'autres parties prenantes;

AFFIRMANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

AFFIRMANT la nécessité de prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et de poursuivre la coopération en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, d'une manière compatible avec les accords multilatéraux sur cette question, notamment les instruments pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'accord de Paris du 12 décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique;

AFFIRMANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, et d'atteindre un niveau approprié de protection des consommateurs en matière de services aériens; et reconnaissant la nécessité d'une coopération mutuelle dans ce domaine;

RECONNAISSANT que l'accroissement des activités commerciales n'est pas destiné à affaiblir leurs normes du travail ou en matière d'emploi et soulignant l'importance de la dimension sociale de l'aviation internationale et d'examiner les effets de l'ouverture de l'accès aux marchés sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail;

EU/AM/fr 10

NOTANT qu'il importe d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien en vue de poursuivre le développement du transport aérien;

RECONNAISSANT les avantages potentiels de prévoir l'adhésion de pays tiers au présent accord;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien, complémentaire à la convention relative à l'aviation civile internationale,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS QUI SUIVENT:

EU/AM/fr 11

ARTICLE 1

Objectif

L'objectif du présent accord est la création un espace aérien commun entre les parties reposant sur l'ouverture progressive du marché, la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, des conditions de concurrence loyales et équitables, la non-discrimination et des règles communes, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la gestion du trafic aérien, des aspects sociaux et de l'environnement. À cette fin, le présent accord fixe les règles applicables entre les parties. Ces règles comprennent les dispositions des actes législatifs visés à l'annexe II.

ARTICLE 2

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

- 1) "accord": le présent accord, ses annexes et appendices éventuels, ainsi que leurs modifications éventuelles;
- 2) "service aérien": le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;

EU/AM/fr 12

- 3) "détermination de citoyenneté": le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences énoncées à l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- 4) "détermination d'aptitude": le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- 5) "autorité compétente": l'agence ou l'organisme public responsable des fonctions administratives aux termes du présent accord;
- 6) "convention": la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
 - a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par l'Arménie et par l'État membre de l'UE ou les États membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question; et
 - b) toute annexe ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à l'Arménie et à l'État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE et qui est pertinent pour le problème en question;

EU/AM/fr 13

- 7) "coût de revient complet": les coûts de prestation du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;
- 8) "service aérien international": un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- 9) "principal établissement": l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- 10) "escale non commerciale": un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret ou de courrier à l'occasion d'un service aérien;
- 11) "tarifs des passagers": les prix à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport des passagers sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci) ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires;
- 12) "tarifs de fret": les prix à payer pour le transport de fret sur des services aériens (y compris tout autre mode de transport en relation avec celui-ci), ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires;

EU/AM/fr 14

- 13) "territoire": dans le cas de l'Arménie, le territoire de la République d'Arménie et, dans le cas de l'Union européenne et des États membres de l'UE, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres de l'UE où les traités UE sont applicables et dans les conditions prévues par les traités UE, ainsi que l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 14) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la fourniture d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les services et installations connexes;
- 15) "auto-assistance en escale": situation dans laquelle un usager d'aéroport se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services; aux fins de la présente définition, ne sont pas considérés comme des tiers entre eux les usagers des aéroports lorsque:
- a) l'un détient une participation majoritaire au sein de l'autre, ou
 - b) une même entité détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux;
- 16) "droit de cinquième liberté": le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (ci-après dénommé "État bénéficiaire") de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- 17) "pays tiers": un pays qui n'est pas un État membre de l'UE ou l'Arménie.

TITRE I
DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 3

Octroi de droits

1. Les droits définis dans cet article sont soumis aux dispositions transitoires prévues à l'annexe I du présent accord.

Droits de trafic et tableau des routes

2. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits énumérés ci-après, sur une base non discriminatoire, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;

EU/AM/fr 16

c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers et non réguliers de passagers, mixtes ou tout-cargo entre des points¹ situés sur les routes suivantes:

i) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne:

points dans l'Union européenne — points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage², des parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen³, ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange⁴ — points en Arménie — points au-delà;

¹ La référence aux points dans le présent article s'entend comme faite aux aéroports internationalement reconnus.

² Voir: Conclusions du Conseil du 16 juin 2003, combinées à la communication de la Commission du 12 mai 2004 sur la politique européenne de voisinage, approuvée par le Conseil dans ses conclusions du 14 juin 2004.

³ Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo (¹) sur la création d'un espace aérien commun européen (JO UE L 285 du 16.10.2006, p.3) (¹ Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999).

⁴ La République d'Islande, le Royaume de Norvège, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein.

EU/AM/fr 17

ii) dans le cas des transporteurs aériens d'Arménie:

points en Arménie — points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, ou des États membres de l'Association européenne de libre-échange — points dans l'Union européenne;

d) les autres droits précisés dans le présent accord.

Souplesse d'exploitation

3. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance sur les routes spécifiées au paragraphe 2:

- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
- b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
- c) desservir des points intermédiaires, des points au-delà, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre conformément aux dispositions du paragraphe 2;
- d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

EU/AM/fr 18

- e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point (rupture de charge);
- f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
- g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie;
- h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci; et
- i) desservir plus d'un point sur le même service (co-terminalisation).

La souplesse d'exploitation prévue dans le présent paragraphe peut être exercée sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord, pour autant que:

- a) les services des transporteurs aériens de l'Arménie desservent un point en Arménie;
- b) les services de transporteurs aériens de l'Union européenne desservent un point au sein de l'Union européenne.

EU/AM/fr 19

4. Chaque partie autorise les transporteurs aériens à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'ils souhaitent offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'itinéraire, l'origine ou la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels, de sécurité de la gestion du trafic aérien, d'environnement ou de protection de la santé ou sauf dispositions contraires prévues dans le présent accord.
5. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.
6. Aucune des dispositions de l'accord ne doit être interprétée comme:
 - a) conférant le droit aux transporteurs aériens d'Arménie d'embarquer sur le territoire d'un État membre de l'UE, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre de l'UE;
 - b) conférant le droit aux transporteurs aériens de l'Union européenne d'embarquer sur le territoire arménien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier à destination d'un autre point du territoire arménien.
7. Dans l'exercice de leurs droits et obligations respectives en vertu du présent accord, les parties ne font pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'autre partie contractante, notamment sur la base de la nationalité

EU/AM/fr 20

8. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, chaque partie a le droit de refuser l'exploitation de services aériens internationaux à destination ou en provenance du territoire d'un pays tiers avec lequel cette partie n'a pas de relations diplomatiques, ou transitant par un tel territoire.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation et permis techniques

1. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation introduite par un transporteur aérien de l'une des parties, l'autre partie accorde les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Arménie:
 - i) le transporteur aérien ait son principal établissement en Arménie et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation arménienne;
 - ii) l'Arménie, ayant délivré son certificat de transporteur aérien, exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée; et
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par l'Arménie ou des ressortissants de l'Arménie ou des deux à la fois;

EU/AM/fr 21

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
 - i) le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne;
 - ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente soit clairement identifiée; et
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'UE ou États membres de l'Association européenne de libre-échange ou par leurs ressortissants ou des deux à la fois;
 - c) les articles 14 et 15 soient respectés; et
 - d) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la demande.
2. Lors de la délivrance d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, chaque partie traite tous les transporteurs aériens de l'autre partie de manière non discriminatoire.

EU/AM/fr 22

3. Lorsqu'elle est saisie d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, l'autre partie reconnaît toute détermination d'aptitude ou détermination de citoyenneté faite par la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination avait été faite par ses propres autorités compétentes et ne fait pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux deuxième et troisième alinéas.

Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie saisie de la demande ont une préoccupation spécifique quant au non-respect, malgré la détermination faite par l'autre partie, de l'une ou l'autre condition prévue au paragraphe 1 pour la délivrance d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques appropriés, la partie saisie de la demande en avertit sans retard l'autre partie, en justifiant dûment sa préoccupation. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut demander des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des parties, ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation et il doit être satisfait à la demande de consultation dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties contractantes peut en saisir le comité mixte visé à l'article 23 (ci-après dénommé "comité mixte").

Le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déterminations concernant les certificats ou licences afférents à la sécurité, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

EU/AM/fr 23

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation d'exploitation
et du permis technique

1. Chaque partie peut refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'Arménie:
 - i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Arménie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Arménie;
 - ii) l'Arménie, qui est responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien, n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par l'Arménie ou par des ressortissants de l'Arménie, ou par les deux à la fois;

EU/AM/fr 24

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne;
 - ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
 - iii) sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États membres, ou les deux à la fois;
- c) les articles 8, 14 et 15 ne sont pas respectés; ou
- d) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 ou aux dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la demande.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, point c) ou d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre partie.

EU/AM/fr 25

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque partie de refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie conformément à l'article 14 ou 15.

ARTICLE 6

Investissement dans des entreprises de transport aérien

1. Nonobstant les articles 4 et 5, et après que le comité mixte, conformément à l'article 23, paragraphe 8, a confirmé qu'en vertu de leurs lois respectives chacune des parties ou leurs ressortissants peuvent acquérir une participation majoritaire ou disposer du contrôle effectif d'un transporteur aérien de l'autre partie, les parties peuvent permettre qu'un transporteur aérien de l'Arménie soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par des États membres de l'UE ou leurs ressortissants ou qu'un transporteur aérien de l'Union Européenne soit détenu grâce à une participation majoritaire ou soit effectivement contrôlé par l'Arménie ou ses ressortissants, conformément au paragraphe 2 du présent article.

2. En ce qui concerne le paragraphe 1 du présent article, les investissements effectués par les parties ou leurs ressortissants dans des transporteurs aériens sont autorisés au cas par cas par décision préalable du comité mixte, conformément à l'article 23, paragraphe 2.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. L'article 23, paragraphe 11, ne s'applique pas à cette décision.

EU/AM/fr 26

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant des services aériens internationaux sont respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie.
2. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires sur ledit territoire qui régissent l'entrée, la sortie ou l'exploitation en ce qui concerne les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret ou le courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) sont respectées par les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et le courrier des transporteurs aériens de l'autre partie, ou quiconque agissant en leur nom.
3. Les parties autorisent, sur leurs territoires respectifs, les transporteurs aériens de l'autre partie à prendre des mesures visant à garantir que seules les personnes avec des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit par le territoire de l'autre partie sont transportées.

EU/AM/fr 27

ARTICLE 8

Concurrence équitable

1. Les parties reconnaissent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale et de possibilités équitables et égales pour permettre aux entreprises assurant des services de transport aérien des deux parties d'entrer en concurrence dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. En conséquence, les parties prennent toutes les mesures adéquates pour assurer le plein respect de cet objectif.
2. Les parties affirment qu'une concurrence libre, loyale et sans distorsion est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord et notent que l'existence d'un droit de la concurrence complet et d'une autorité indépendante de la concurrence, ainsi que l'application saine et efficace de leur droit national de la concurrence sont importantes pour l'exploitation efficace de services de transport aérien. Le droit de la concurrence de chaque partie qui traite des questions couvertes par le présent article, avec ses modifications successives, s'applique aux activités d'exploitation des transporteurs aériens relevant de la juridiction respective de chaque partie. Les parties partagent l'objectif de compatibilité et de convergence du droit de la concurrence et de son application effective. Elles coopèrent en tant que de besoin et lorsque cela est justifié à l'application effective du droit de la concurrence, notamment en autorisant leurs entreprises respectives ou d'autres ressortissants, à divulguer, conformément à leurs règles et jurisprudence respectives, les informations pertinentes se rapportant à une action relevant du droit de la concurrence intentée par les autorités de la concurrence de l'autre partie.

EU/AM/fr 28

3. Aucune disposition du présent accord ne peut affecter, limiter ou compromettre en aucune façon l'autorité et les pouvoirs des instances compétentes en matière de concurrence, et des tribunaux de l'une ou l'autre des parties (et de la Commission européenne), et toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence continuent de relever de la compétence exclusive de ces autorités et tribunaux. Par conséquent, toute mesure prise par une partie en vertu du présent article est sans préjudice des éventuelles mesures prises par ces autorités et tribunaux.

4. Toute mesure prise en vertu du présent article relève de la responsabilité exclusive des parties et vise exclusivement l'autre partie contractante ou les entreprises assurant des services de transport aérien à destination/en provenance des parties. Une telle mesure n'est pas soumise à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 24.

5. Chaque partie élimine toutes les formes de discrimination ou de pratiques déloyales susceptibles de porter atteinte à la possibilité, pour les entreprises assurant des services de transport aérien de l'autre partie, de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture de services de transport aérien.

EU/AM/fr 29

6. Aucune des parties n'accorde ni n'autorise de subventions ou aides publiques à une entreprise si ces subventions ou aides sont susceptibles de fausser sensiblement la concurrence loyale et équitable en matière de fourniture de services de transports aériens pour les entreprises de l'autre partie. Ces subventions ou aides publiques peuvent inclure, sans que cette liste soit exhaustive: des subventions croisées ; la compensation des pertes d'exploitation; l'apport de capital; des subventions; des garanties; des prêts ou assurances assortis de conditions préférentielles; la protection contre la faillite; la renonciation au recouvrement de montants dus; la renonciation à la rémunération normale des ressources publiques engagées; des allègements ou exonérations fiscaux; la compensation de charges financières imposées par les autorités publiques; et l'accès, sur une base discriminatoire ou non commerciale, aux installations et services aéroportuaires ou de navigation aérienne, aux carburants, à l'assistance en escale, à la sûreté, aux systèmes informatisés de réservation, à l'allocation de créneaux horaires ou aux autres installations et services connexes nécessaires à l'exploitation de services aériens.

7. Si une partie fournit des subventions ou aides publiques à une entreprise, elle garantit la transparence de cette mesure par les moyens appropriés, qui peuvent inclure d'exiger de l'entreprise qu'elle précise clairement et séparément cette subvention ou cette aide dans ses comptes.

8. Chaque partie, à la demande de l'autre partie, fournit à cette dernière, dans des délais raisonnables, des rapports financiers concernant les entités relevant de la juridiction de la première partie et toute autre information pouvant raisonnablement être demandée par l'autre partie pour assurer le respect des dispositions du présent article. Cela peut inclure des informations détaillées concernant les subventions ou les aides. Ces informations peuvent faire l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la partie qui demande l'accès à l'information.

EU/AM/fr 30

9. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité ou le tribunal compétent en matière de concurrence pour l'exécution des règles visées aux paragraphes 5 et 6:
- a) si l'une des parties contractantes constate qu'une entreprise est victime de discrimination ou de pratiques déloyales au sens du paragraphe 5 ou 6 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre partie. Après en avoir averti l'autre partie, une partie peut également s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des parties peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre partie afin de résoudre le problème. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des parties.
 - b) si les parties ne parviennent pas à résoudre la question par voie de consultations dans un délai de 30 jours à compter du début des consultations, ou si les consultations ne débutent pas dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 5 ou 6, la partie qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux entreprises concernées de l'autre partie en refusant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation/le permis, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle peut juger nécessaires, ou d'instituer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée.

10. Chaque partie applique efficacement la législation antitrust conformément au paragraphe 2 et interdit aux entreprises:

- a) en liaison avec toute autre entreprise, de conclure des accords, de prendre des décisions ou de se livrer à des pratiques concertées qui sont susceptibles d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette partie et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Cette interdiction peut être déclarée inapplicable lorsque ces accords, décisions ou pratiques contribuent à améliorer la production ou la distribution des services ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans: i) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs; ii) donner à ces entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des services en cause, d'éliminer la concurrence et
- b) d'abuser d'une position dominante d'une manière susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination/en provenance de cette partie.

11. Chacune des parties confie l'application de la législation antitrust visée au paragraphe 10 exclusivement à son autorité indépendante ou sa juridiction compétente en matière de concurrence.

EU/AM/fr 32

12. Sans préjudice de toute mesure prise par l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence pour l'exécution des règles visées au paragraphe 10, si l'une des parties constate qu'une entreprise est victime d'une violation alléguée du paragraphe 10 et que cela peut être prouvé, elle peut adresser des observations écrites à l'autre partie. Après en avoir averti l'autre partie, une partie peut également s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment au niveau central, régional, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article. En outre, l'une des parties peut demander des consultations à ce sujet avec l'autre partie afin de résoudre le problème. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'intervalle, les parties échangent suffisamment d'informations pour permettre un examen complet de la préoccupation exprimée par l'une des parties.

13. Si les parties ne parviennent pas à résoudre la question par voie de consultations dans un délai de 30 jours à compter du début des consultations, ou si les consultations ne commencent pas dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la demande concernant une violation alléguée du paragraphe 10, et pour autant que l'autorité ou la juridiction compétente en matière de concurrence ait constaté une violation des règles antitrust, la partie qui a demandé la consultation a le droit de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent accord aux entreprises concernées de l'autre partie en refusant, révoquant ou suspendant l'autorisation d'exploitation/le permis, ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle peut juger nécessaires, ou d'instituer des droits ou de prendre d'autres mesures. Toute mesure prise en vertu du présent paragraphe est appropriée, proportionnée et limitée au strict nécessaire en ce qui concerne son champ d'application et sa durée.

EU/AM/fr 33

ARTICLE 9

Activités commerciales

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.
2. Les parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties s'engagent dès lors à procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de porter atteinte aux conditions de concurrence équitables.
3. Les transporteurs aériens des deux parties ne sont pas tenus de conserver un sponsor local.
4. Le comité mixte établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les activités commerciales, il contrôle les progrès accomplis en vue d'éliminer efficacement les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment en vue de modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 23, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

EU/AM/fr 34

5. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir librement, sur le territoire de l'autre partie, des bureaux et installations lorsque ceux-ci sont nécessaires à l'exploitation de services aériens et destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet ou connaissance aérien, à la fois les siens ou ceux de tout autre transporteur aérien.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire à l'exploitation de services aériens. Les deux parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas 90 jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

7. Sans préjudice du deuxième alinéa, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:

- a) d'assurer ses propres services d'assistance en escale (auto-assistance); ou
- b) de choisir parmi les prestataires concurrents, y compris d'autres transporteurs aériens, qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

Les droits établis au premier alinéa, points a) et b), sont soumis uniquement aux contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes limitent, empêchent ou entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la partie concernée veille à ce que l'ensemble de ces services soit mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et adéquates; les tarifs desdits services sont déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

8. Chaque fournisseur de services d'assistance en escale, qu'il s'agisse ou non d'un transporteur aérien, a le droit, sur le territoire de l'autre partie, de fournir des services d'assistance en escale à des transporteurs aériens exploitant leurs activités dans le même aéroport, lorsque cela est autorisé et compatible avec les dispositions législatives et réglementaires applicables.

9. Chaque partie veille à ce que ses réglementations, lignes directrices et procédures pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière indépendante, transparente, effective, non discriminatoire et en temps utile.

10. Une partie peut exiger la notification, aux seules fins d'information, des plans d'exploitation, des programmes et des horaires des services aériens exploités en vertu du présent accord, afin de pouvoir vérifier que les droits octroyés en vertu du présent accord sont respectés. Si une partie exige cette notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée aux exigences et procédures de notification pour les intermédiaires en matière de services aériens et pour les transporteurs aériens de l'autre partie.

11. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents, d'autres intermédiaires de son choix ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services de transport et services connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

12. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses locales engagées sur le territoire de l'autre partie, notamment pour l'achat de carburant et le paiement de redevances aéroportuaires. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre partie dans une monnaie librement convertible au taux de change du marché.

13. Tout transporteur aérien a le droit, sur demande, de convertir dans une monnaie librement convertible et de transférer, à tout moment et de la manière de son choix, les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie vers le pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change du marché applicable aux transactions et transferts courants à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert, et n'est soumis à aucune redevance à l'exception de celles qui sont normalement perçues par les banques pour réaliser cette conversion et ce transfert.

14. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes avec:

- a) tout transporteur aérien des parties;
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers; et
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

à condition que i) le transporteur exploitant le service soit titulaire des droits de trafic appropriés, que ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits appropriés pour les routes sous-jacentes et que iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

15. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur doit être informé, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement, ou avant l'embarquement lorsqu'il s'agit d'un vol en correspondance s'effectuant sans enregistrement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

16. S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne.

17. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport internationalement reconnu disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface ou de les confier dans le cadre d'accords à d'autres prestataires de transports de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. De tels services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

18. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

19. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent conclure des accords pour la fourniture d'aéronefs avec ou sans équipage pour l'exploitation de services aériens internationaux avec:

- a) tout transporteur aérien des parties; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;

EU/AM/fr 39

à condition que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires respectives appliquées par les parties à de tels accords. Aucune des deux parties n'exige du transporteur aérien fournissant les aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités. Les parties peuvent exiger que ces accords soient approuvés par leurs autorités compétentes. Lorsqu'une partie exige une telle approbation, elle limite au minimum la charge administrative des procédures d'approbation pour les transporteurs aériens.

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol, sans que cette liste soit exhaustive), et les autres articles destinés ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui :

a) sont imposés par les autorités nationales ou locales ou par l'Union européenne; et

EU/AM/fr 40

b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

2. Les éléments suivants sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, prélèvements, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1, à l'exception des redevances calculées en fonction du coût des prestations fournies:

- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international;
- c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une partie pour être utilisés sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
- d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, y compris dans le cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire.

EU/AM/fr 41

3. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.
4. L'équipement embarqué habituel, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces de rechange visés aux paragraphes 1 et 2, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation préalable des autorités douanières de celle-ci et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.
5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.
6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.
7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

EU/AM/fr 42

8. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).
10. Le présent accord est sans préjudice des dispositions des conventions respectives entre des États membres de l'Union européenne et l'Arménie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 11

Redevances d'usage

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties veillent à ce que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes soient conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.
2. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.

EU/AM/fr 43

3. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne et des installations et services connexes, à l'exception des droits perçus pour la prestation des services décrits à l'article 9, paragraphe 7, ne soient pas injustement discriminatoires, ne discriminent pas sur la base de la nationalité et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, ces redevances d'usage peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût de revient complet supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans le ou les aéroports appliquant un système commun de tarification. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances d'usage s'appliquent aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur application.

4. Chaque partie exige que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations engagent des consultations et échangent les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 2 et 3. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

EU/AM/fr 44

ARTICLE 12

Tarifs des passagers et tarifs de fret

1. Chaque partie autorise les transporteurs aériens des parties de fixer librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Chaque partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que les transporteurs aériens des deux parties notifient à ses autorités compétentes, de façon simplifiée et aux seules fins d'information, les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts pour les services au départ de son territoire. Cette notification peut être demandée aux transporteurs aériens au plus tôt lors d'une offre initiale du tarif des passagers ou du tarif de fret.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes, notamment sur des questions telles que les exigences et procédures relatives à la notification des tarifs des passagers et des tarifs de fret ainsi que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné de tarifs des passagers et de tarifs de fret.

ARTICLE 13

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre partie, sur une base non discriminatoire, les statistiques disponibles concernant les services aériens dans le cadre du présent accord, telles qu'exigées par ses dispositions législatives et réglementaires, et qui peuvent être raisonnablement demandées.

EU/AM/fr 45

2. Les parties coopèrent, notamment au sein du comité mixte, pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de surveiller le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B.
2. Aux fins de garantir la mise en œuvre, par les parties, des dispositions du présent article et des exigences réglementaires et normes visées au paragraphe 1, l'Arménie est associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.

EU/AM/fr 46

La transition de l'Arménie vers la conformité avec les exigences réglementaires et les normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, fait l'objet d'un suivi continu et d'évaluations périodiques, à réaliser par l'Union européenne en coopération avec l'Arménie.

Lorsque l'Arménie a l'assurance qu'elle se conforme aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, elle informe l'Union européenne qu'il faudrait procéder à une évaluation.

Lorsque l'Arménie s'est totalement conformée aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, le comité mixte détermine le statut exact et les conditions de participation de l'Arménie dans le cadre de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de son statut d'observateur.

3. Les parties veillent à ce que les aéronefs d'une partie soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie soient soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à bord qu'à l'extérieur de l'aéronef, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.

4. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie.

EU/AM/fr 47

5. Les autorités compétentes d'une partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:
- a) qu'un aéronef, un composant ou l'exploitation d'un aéronef peut ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas;
 - b) qu'il y a de fortes craintes qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences réglementaires et normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas; ou
 - c) qu'il y a de fortes craintes que les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences réglementaires et normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie B, selon le cas, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
6. Lorsqu'une partie décide de prendre des mesures au titre du paragraphe 5, elle en informe sans délai l'autre partie, en justifiant sa décision.
7. Toute mesure prise par une partie conformément au paragraphe 5 est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

EU/AM/fr 48

ARTICLE 15**Sûreté aérienne**

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de sûreté aérienne énoncées à l'annexe II, partie C.
2. L'Arménie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.

EU/AM/fr 49

3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les parties adhèrent.

4. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

5. Dans les cas non prévus par les exigences réglementaires et les normes en matière de sûreté aérienne énoncées à l'annexe II, partie C, les parties se conforment, dans leurs rapports mutuels, aux normes internationales en matière de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées appropriées établies par l'OACI. Les deux parties exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le principal établissement de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions en matière de sûreté aérienne.

EU/AM/fr 50

6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris, mais sans s'y limiter, l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers, y compris l'équipage, et des objets qu'ils transportent, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté du fret, du courrier, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne visées aux paragraphes 1 et 5 ainsi que les autres dispositions en matière de sûreté que l'autre partie impose pour l'entrée sur son territoire, la sortie de son territoire ou le séjour sur son territoire.

7. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire, ainsi que des mesures d'urgence, afin de faire face à une menace spécifique pour la sûreté, qui devraient être communiquées sans tarder à l'autre partie. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte, comme le prévoit l'article 23, pour discuter de ces mesures de sûreté.

8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou menace d'incident.
9. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.
10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions en matière de sûreté aérienne du présent article, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie. Ces consultations débutent dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande.
11. Sans préjudice de l'article 5, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début de ces consultations, ou dans un délai plus long éventuellement convenu, constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.
12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action immédiate provisoire.
13. Toute action prise en vertu du paragraphe 11 est suspendue dès que l'autre partie s'est conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie D, et dans les domaines non couverts par le cadre réglementaire de l'UE, aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI dans les conditions énoncées dans le présent article.
2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Arménie et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimiser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire au maximum les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, l'Arménie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique et d'autres organes du ciel unique européen à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leur territoire:
 - a) l'Arménie prend les mesures nécessaires pour adapter ses services de navigation aérienne et ses structures institutionnelles et de surveillance pour la gestion du trafic aérien de manière à se conformer aux exigences du ciel unique européen,

EU/AM/fr 53

- b) l'Arménie établit notamment une autorité nationale de contrôle pertinente, au moins fonctionnellement indépendante du ou des prestataires de services de navigation aérienne;
- c) l'Union européenne associe l'Arménie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment par les moyens suivants:
 - i) l'examen de la possibilité de coopération ou d'association avec un bloc d'espace aérien fonctionnel existant, ou la possibilité d'en créer un nouveau;
 - ii) la participation dans les fonctions réseau du ciel unique européen;
 - iii) l'alignement avec les plans de déploiement de SESAR;
 - iv) le renforcement de l'interopérabilité; et
- d) l'Arménie prend les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le système de performance de l'Union européenne avec l'objectif d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité et la capacité des systèmes existants.

EU/AM/fr 54

ARTICLE 17

Environnement

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie E.
2. Les parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. Les parties entendent coopérer pour identifier les enjeux liés aux incidences de l'aviation sur l'environnement.
3. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets de l'aviation sur l'environnement d'une manière conforme aux objectifs du présent accord.
4. Les parties reconnaissent l'importance de la lutte contre le changement climatique et donc de la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation, tant au niveau national qu'au niveau international. Elles conviennent d'intensifier la coopération sur ces questions, y compris grâce à des accords multilatéraux pertinents, notamment la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial qui a été approuvé lors de la 39ème Assemblée de l'OACI et l'utilisation du mécanisme institué par l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques dans le cadre du développement de mesures globales fondées sur le marché pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation et tout autre aspect en vertu dudit article revêtant un intérêt particulier pour les émissions dues à l'aviation internationale.

EU/AM/fr 55

5. Les parties s'engagent à échanger des informations et à assurer une communication et un dialogue directs et réguliers entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences de l'aviation sur l'environnement, notamment en ce qui concerne:
- a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;
 - b) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement;
 - c) la recherche et le développement de carburants de substitution durables pour l'aviation;
 - d) les questions liées aux effets de l'aviation sur l'environnement et à la réduction des émissions du secteur de l'aviation ayant un impact sur le climat; et
 - e) l'atténuation et la surveillance du bruit, en vue de réduire les incidences de l'aviation sur l'environnement.
6. Les parties s'emploient également, dans le respect de leurs droits et obligations découlant d'engagements multilatéraux en matière d'environnement, à renforcer efficacement la coopération, notamment financière et technologique, relative aux mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport aérien international.
7. Les parties reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les incidences du transport aérien sur l'environnement, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international.

ARTICLE 18

Responsabilité des transporteurs aériens

Les parties réaffirment leurs obligations au titre de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 (convention de Montréal).

ARTICLE 19

Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie F.

ARTICLE 20

Systèmes informatisés de réservation

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie A.

EU/AM/fr 57

2. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des parties ont le droit d'installer leurs SIR, de les entretenir et de les mettre à la libre disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre partie, à condition que chaque SIR soit conforme aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.
3. Chaque partie annule toute exigence existante susceptible de restreindre le libre accès des SIR d'une partie au marché de l'autre partie ou de limiter la concurrence de toute autre manière. Les parties s'abstiennent d'adopter de telles exigences.
4. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition sur son territoire, aux fournisseurs de SIR de l'autre partie, d'exigences relatives aux affichages des SIR différentes de celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR ou à tout autre SIR opérant sur son marché. Aucune des parties n'empêche la conclusion d'accords entre les fournisseurs de SIR, leurs fournisseurs et leurs abonnés qui concernent l'échange d'informations sur les services de voyage et facilitent l'affichage d'informations complètes et objectives pour les consommateurs, ou qui concernent le respect des exigences réglementaires relatives aux affichages neutres.
5. Les parties s'assurent que les propriétaires et les exploitants de SIR d'une partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre partie que les propriétaires et les exploitants de tout autre SIR opérant sur le marché de cette partie.

ARTICLE 21

Aspects sociaux

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe I, les parties s'assurent que leurs dispositions législatives et réglementaires ou leurs procédures pertinentes sont conformes aux exigences réglementaires et aux normes en matière de service aérien énoncées à l'annexe II, partie G.
2. Les parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail. Les parties s'engagent à coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.
3. Les parties, par le biais de leurs dispositions législatives et réglementaires et leurs pratiques, promeuvent un degré élevé de protection dans le domaine social et du travail dans le secteur de l'aviation civile.
4. Les parties reconnaissent l'importance des avantages que procure la combinaison, d'une part, des avantages économiques importants découlant de l'existence de marchés ouverts et concurrentiels et, d'autre part, de normes du travail élevées pour les travailleurs. Les parties mettent en œuvre le présent accord de façon à favoriser des normes du travail élevées, indépendamment de la propriété ou de la nature des transporteurs aériens concernés, et à assurer que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne sont pas compromis mais mis en œuvre de manière effective.

EU/AM/fr 59

5. Les parties s'engagent à promouvoir et à mettre effectivement en œuvre, dans leurs législations et leurs pratiques, les normes fondamentales du travail reconnues au niveau international, telles qu'elles figurent dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail ratifiées par l'Arménie et les États membres de l'UE.
6. Les parties s'engagent à promouvoir également d'autres normes et accords internationalement reconnus dans le domaine social et du travail et pertinents pour le secteur de l'aviation civile, ainsi que leur mise en œuvre effective et le contrôle de leur application dans leur législation nationale.
7. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées au travail qu'elle qualifie d'importantes.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES ET FINALES

ARTICLE 22

Interprétation et mise en oeuvre

1. Les parties prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

EU/AM/fr 60

2. Chaque partie est responsable, sur son territoire, de la bonne application du présent accord.
3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables de la partie concernée, pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que cette autre partie mène dans le cadre de ses compétences conformément au présent accord.
4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie et qui concernent les autorités compétentes ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.
5. Les dispositions du présent accord et les dispositions des actes énumérés à son annexe II, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités UE et aux actes adoptés en application de ces traités UE, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

EU/AM/fr 61

ARTICLE 23

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties. Il est chargé de superviser l'administration du présent accord et sa mise en œuvre correcte. Il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.
2. Le comité mixte mène ses travaux et prend ses décisions sur la base du consensus. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les parties.
3. Le comité mixte adopte son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte.
5. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.
6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

EU/AM/fr 62

7. Conformément à l'octroi de droits visé à l'article 3, le comité mixte valide par une décision l'évaluation effectuée par l'Union européenne concernant la mise en œuvre et l'application par l'Arménie des dispositions de la législation de l'UE, comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe I.
8. Conformément à l'article 6, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements dans des entreprises de transport aérien des parties ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.
9. Conformément à l'article 14, le comité mixte contrôle le processus de suppression progressive, pendant la phase de transition décrite à l'annexe I, des aéronefs immatriculés au registre de l'Arménie et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de l'Arménie sans détenir de certificat de type délivré conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe II, partie B, en vue d'assurer la suppression progressive de ces aéronefs conformément à l'annexe I, paragraphe 7.
10. Le comité mixte développe également la coopération, notamment par les moyens suivants:
- a) en examinant les conditions des marchés qui ont une incidence sur les services aériens relevant du présent accord;
 - b) en examinant, afin de les résoudre de manière efficace, les problèmes liés à la conduite des affaires et aux activités commerciales visées à l'article 9, et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services aériens relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence en matière de réglementation et à réduire au minimum la charge réglementaire liée à l'exploitation de services aériens;

EU/AM/fr 63

- c) en échangeant des informations, notamment sur les modifications des dispositions législatives et réglementaires et des politiques des parties susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens;
- d) en envisageant d'éventuels domaines d'évolution ultérieure de l'accord, notamment en recommandant des modifications à ce dernier ou des conditions et procédures d'adhésion de pays tiers au présent accord;
- e) en examinant des questions d'ordre général liées aux investissements, à la propriété et au contrôle;
- f) en développant la coopération réglementaire et l'engagement mutuel à instaurer la reconnaissance réciproque et la convergence des réglementations et mesures;
- g) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au service aérien traitées au sein des organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les accords multilatéraux, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune;
- h) en facilitant l'échange d'informations statistiques entre les parties dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord; et
- i) en examinant les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

EU/AM/fr 64

11. Si le comité mixte n'examine pas dans les six mois une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 25.
12. Le présent accord ne fait pas obstacle à une coopération et à des discussions entre les autorités compétentes des parties en dehors du comité mixte, notamment dans les domaines de la sûreté, la sécurité, l'environnement, la gestion du trafic aérien, les infrastructures aéronautiques, la concurrence et la protection des consommateurs. Les parties informent le comité mixte des résultats d'une telle coopération et des discussions susceptibles d'avoir une incidence sur la mise en œuvre du présent accord.

ARTICLE 24

Règlement des différends et arbitrage

1. Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 8, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut, à la demande de l'une ou l'autre partie, être soumis à l'arbitrage conformément aux procédures énoncées dans le présent article.
2. La demande d'arbitrage est adressée par écrit à l'autre partie. Dans sa demande, la partie requérante indique la mesure en cause et explique clairement les raisons pour lesquelles elle considère que cette mesure est incompatible avec le présent accord.

EU/AM/fr 65

3. À moins que les parties n'en conviennent autrement, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:
 - a) dans un délai de 20 jours à compter de la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie désigne un arbitre. Dans un délai de 30 jours à compter de la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal;
 - b) si l'une des parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a), l'une ou l'autre des parties peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans un délai de 30 jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant de l'Arménie ou d'un État membre de l'UE, le vice-président le plus ancien du Conseil de l'OACI qui n'est ni un ressortissant de l'Arménie ni un ressortissant d'un État membre de l'UE, procède à cette désignation.
4. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois arbitres accepte la désignation, selon les modalités à déterminer par le Comité mixte.
5. Si une partie le demande, le tribunal rend, dans un délai de 10 jours à compter de sa constitution, une décision préliminaire sur la question de savoir s'il juge que l'affaire est urgente.
6. À la demande d'une partie, le tribunal peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

7. Au plus tard 90 jours après la date de sa constitution, le tribunal communique aux parties un rapport intérimaire exposant ses constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et recommandations. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de communiquer son rapport intérimaire. Le rapport intérimaire ne doit en aucun cas être communiqué plus de 120 jours après la date de constitution du tribunal.
8. Une partie peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il revoie des aspects spécifiques du rapport intérimaire dans un délai de 14 jours à compter de sa communication.
9. En cas d'urgence, le tribunal met tout en œuvre pour communiquer son rapport intérimaire dans un délai de 45 jours et, en tout état de cause, au plus tard 60 jours après la date de sa constitution. Une partie peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il revoie des aspects précis du rapport intérimaire dans un délai de 7 jours à compter de sa communication. Après avoir examiné toute observation écrite des parties concernant le rapport intérimaire, le tribunal peut modifier son rapport et procéder à tout autre examen qu'il juge utile. Les constatations de la décision finale comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase d'examen intérimaire et répondent clairement aux questions et aux observations des parties.
10. Le tribunal notifie sa décision finale aux parties dans un délai de 120 jours à compter de la date de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de notifier sa décision. La décision ne doit en aucun cas être notifiée plus de 150 jours après la date de constitution du tribunal.

EU/AM/fr 67

11. En cas d'urgence, le tribunal met tout en œuvre pour notifier sa décision dans un délai de 60 jours à compter de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe les parties par écrit, en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de notifier sa décision. La décision ne doit en aucun cas être notifiée plus de 75 jours après la date de constitution du tribunal.

12. Les parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision finale dans un délai de 10 jours à compter de sa notification et toute explication est donnée dans un délai de 15 jours à compter de cette demande.

13. Si le tribunal détermine qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable ne se conforme pas à la décision finale du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre partie sur une solution mutuellement satisfaisante dans un délai de 40 jours à compter de la notification de la décision définitive du tribunal, l'autre partie peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord ou peut suspendre partiellement ou, si nécessaire, totalement la mise en œuvre du présent accord jusqu'à ce que la partie responsable se conforme à la décision finale du tribunal ou que les parties soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

EU/AM/fr 68

ARTICLE 25

Mesures de sauvegarde

1. Si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
2. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
3. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
4. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 1, point c), et de l'article 5, paragraphe 1, point c), la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
5. La partie concernée notifie sans tarder les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
6. Toute action prise en vertu du présent article prend fin dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

EU/AM/fr 69

ARTICLE 26

Relations avec d'autres accords

1. Pendant la période d'application provisoire prévue à l'article 30, les accords et arrangements bilatéraux existants entre l'Arménie et les États membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord sont suspendus, sauf dans la mesure prévue au paragraphe 2 du présent article.
2. Nonobstant les paragraphes 1 et 3 et pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité:
 - a) les droits existants et les dispositions ou traitements plus favorables en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronefs, de partage de codes et de tarification dans le cadre des accords ou arrangements bilatéraux entre l'Arménie et les États membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord et qui ne sont pas couverts ou qui sont plus favorables ou flexibles en termes de liberté pour les transporteurs aériens concernés que dans le cadre du présent accord peuvent continuer à être exercés;
 - b) un différend entre les parties quant à la question de savoir si les dispositions ou traitements dans le cadre d'accords ou d'arrangements bilatéraux entre l'Arménie et les États membres de l'UE sont plus favorables ou flexibles est réglé dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 24. Les différends portant sur la relation à établir entre des dispositions ou traitements contradictoires sont également réglés dans le cadre du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 24.

EU/AM/fr 70

3. Lors de l'entrée en vigueur en application de l'article 30 et sous réserve du paragraphe 2 du présent article, le présent accord prévaut sur les dispositions pertinentes des accords et arrangements bilatéraux existants entre l'Arménie et les États membres de l'UE qui sont en place au moment de la signature du présent accord.

4. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte en vertu de l'article 23, en temps utile, pour déterminer si le présent accord devrait être révisé à la lumière de cette situation.

ARTICLE 27

Modifications

1. Toute modification du présent accord peut être convenue par les parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 23. Les modifications entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 30.
2. Si une partie désire modifier les dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.
3. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord.

EU/AM/fr 71

4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.
5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles dispositions législatives ou de modifier sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.
6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie des nouvelles dispositions législatives adoptées ou des modifications apportées à sa législation existante relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe II. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de ces dispositions législatives nouvelles ou de ces modifications pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de 60 jours, au sein du comité mixte.
7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6, le comité mixte:
 - a) adopte une décision portant révision de l'annexe II afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications en question;
 - b) adopte une décision aux termes de laquelle les dispositions législatives nouvelles ou les modifications en question sont réputées conformes au présent accord; ou

EU/AM/fr 72

- c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 28

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI et au Secrétariat des Nations unies.

Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison de l' Association internationale du transport aérien (IATA) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 29

Enregistrement

Le présent accord et toutes ses modifications sont enregistrés auprès du Conseil de l'OACI, conformément à l'article 30 de la convention, et du secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

EU/AM/fr 73

ARTICLE 30

Entrée en vigueur et application provisoire

Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les parties conformément à leurs procédures respectives. Les instruments de ratification ou d'approbation sont déposés auprès du dépositaire, qui le notifie à l'autre partie.

2. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne est le dépositaire du présent accord.
3. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la notification faite par le dépositaire aux parties pour confirmer la réception du dernier instrument de ratification ou d'approbation.
4. Nonobstant le paragraphe 3, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, comme indiqué au paragraphe 5, conformément à leurs procédures internes et à leur législation nationale, le cas échéant.
5. L'application provisoire prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification faite par le dépositaire aux parties confirmant la réception des éléments suivants:
 - a) la notification par l'Union européenne de l'achèvement des procédures pertinentes pour l'Union européenne et ses États membres et nécessaires à cet effet; et

EU/AM/fr 74

- b) l'instrument de ratification ou d'approbation déposé par l'Arménie tel que visé au paragraphe 1.

ARTICLE 31

Textes faisant foi

Le présent accord est rédigé en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arménienne, tous les textes faisant également foi.

En cas de divergence entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la langue du texte à utiliser.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment habilités à cet effet, ont signé le présent accord.

EU/AM/fr 75

ANNEXE I**DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

1. Le respect par l'Arménie de l'ensemble des exigences réglementaires et des normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe II, à l'exception de la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, fait l'objet d'une évaluation sous la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent accord.
2. Nonobstant l'article 3, les droits convenus et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au paragraphe 1, le droit pour les transporteurs aériens des deux parties d'exercer les droits de cinquième liberté autres que ceux déjà octroyés conformément à des accords bilatéraux entre l'Arménie et les États membres de l'UE, y compris pour les transporteurs aériens de l'Arménie entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

Lors de l'adoption de la décision visée au paragraphe 1, les transporteurs aériens des deux parties sont autorisés à exercer les droits de cinquième liberté, y compris pour les transporteurs aériens de l'Arménie entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne conformément à l'article 3.

EU/AM/Annexe I/fr 1

3. Le respect par l'Arménie des exigences réglementaires et des normes liées à la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, fait l'objet d'une évaluation sous la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, l'Arménie applique le document 30 de la conférence européenne de l'aviation civile.
4. Lors de l'adoption de la décision visée au paragraphe 3, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté aérienne énoncée à l'annexe II, partie C, est mise à la disposition de l'autorité compétente de l'Arménie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.
5. La transition progressive de l'Arménie vers l'application intégrale de la législation de l'Union européenne relative au service aérien énoncée à l'annexe II peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec l'Arménie.
6. À partir de la date de la décision visée au paragraphe 1, l'Arménie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dès que le comité mixte a confirmé que l'Arménie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4, paragraphe 3, concernant la reconnaissance mutuelle des déterminations d'aptitude ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de l'Arménie.

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou conformément à l'article 25, la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre de l'Arménie et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de l'Arménie sans détenir de certificat de type délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe II, partie B, peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes arméniennes conformément aux exigences nationales applicables de l'Arménie jusqu'au 1^{er} janvier 2023 au plus tard, pour autant que l'aéronef respecte les normes internationales de sécurité établies en vertu de la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit accordé au titre du présent accord et ne sont pas exploités sur des routes aériennes à destination, en provenance ou au sein de l'Union européenne.
-

EU/AM/Annexe I/fr 3

ANNEXE II

(faisant l'objet d'une mise à jour régulière)

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les exigences réglementaires et les normes des dispositions applicables des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe I. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont indiquées dans la présente annexe.

A. ACCÈS AU MARCHÉ ET QUESTIONS CONNEXES

N° 1008/2008

Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Dispositions applicables: article 2, article 23, paragraphe 1, article 24 et annexe I, ainsi que le chapitre II conformément à l'annexe I, paragraphe 6, du présent accord.

EU/AM/Annexe II/fr 1

N° 785/2004

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, modifié par:

- le règlement (UE) n° 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8.

N° 2009/12

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11.

N° 96/67

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9, 11 à 21 et l'annexe.

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 2, "la Commission" doit se lire "le comité mixte".

EU/AM/Annexe II/fr 2

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

Dispositions applicables: Articles 1^{er} à 11 et les annexes.

B. SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sécurité de l'aviation civile et règlement de base de l'AESA

N° 216/2008

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, modifié par:

- le règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009
- le règlement (CE) n° 1108/2009

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 (uniquement le premier paragraphe) et l'annexe

EU/AM/Annexe II/fr 3

- le règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013
- le règlement (UE) n° 2016/4 de la Commission du 5 janvier 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 68 à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, article 69, paragraphe 4, et annexes I à VI.

N° 319/2014

Règlement de la Commission (UE) n° 319/2014 du 27 mars 2014 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant le règlement (CE) n° 593/2007

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17 et l'annexe.

N° 646/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 646/2012 de la Commission du 16 juillet 2012 établissant les modalités d'exécution relatives aux amendes et astreintes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 25.

EU/AM/Annexe II/fr 4

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7 et l'annexe.

Opérations aériennes

N° 965/2012

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par:

- le règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013
- le règlement (UE) n° 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014
- le règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014
- le règlement (UE) n° 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014

EU/AM/Annexe II/fr 5

- le règlement (UE) n° 2015/140 de la Commission du 29 janvier 2015
- le règlement (UE) n° 2015/1329 de la Commission du 31 juillet 2015
- le règlement (UE) n° 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015
- le règlement (UE) n° 2015/2338 de la Commission du 11 décembre 2015
- le règlement (UE) n° 2016/1199 de la Commission du 22 juillet 2016
- le règlement (UE) n° 2017/363 de la Commission du 1^{er} mars 2017

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 bis, annexes I à VIII.

Membres de l'équipage

N° 1178/2011

Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par:

- le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012
- le règlement (UE) n° 70/2014 de la Commission du 27 janvier 2014

EU/AM/Annexe II/fr 6

- le règlement (UE) n° 245/2014 de la Commission du 13 mars 2014
- le règlement (UE) n° 2015/445 de la Commission du 17 mars 2015
- le règlement (UE) n° 2016/539 de la Commission du 6 avril 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11, annexes I à IV.

Enquête sur les accidents

N° 996/2010

Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, modifié par:

- le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 23, à l'exception de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 19 [abrogés par le règlement (UE) n° 376/2014].

EU/AM/Annexe II/fr 7

N° 2012/780

Décision 2012/780/UE de la Commission du 5 décembre 2012 relative aux droits d'accès au registre central européen des recommandations de sécurité et des réponses à ces recommandations institué en vertu de l'article 18, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5.

Navigabilité initiale

N° 748/2012

Règlement (CE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, modifié par:

- le règlement (UE) n° 7/2013 de la Commission du 8 janvier 2013
- le règlement (UE) n° 69/2013 de la Commission du 27 janvier 2014

EU/AM/Annexe II/fr 8

- le règlement (UE) n° 2015/1039 de la Commission du 30 juin 2015
- le règlement (UE) n° 2016/5 de la Commission du 5 janvier 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexe I.

Maintien de la navigabilité

N° 1321/2014

Règlement (CE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, modifié par:

- le règlement (UE) n° 2015/1088 de la Commission du 3 juillet 2015
- le règlement (UE) n° 2015/1536 de la Commission du 16 septembre 2015
- le règlement (UE) n° 2017/334 de la Commission du 27 février 2017

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

EU/AM/Annexe II/fr 9

Spécification de navigabilité supplémentaire

N° 2015/640

Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 et les annexes.

Aérodromes

N° 139/2014

Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexes I à IV.

EU/AM/Annexe II/fr 10

Exploitants de pays tiers

N° 452/2014

Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4 et annexes 1 et 2.

Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne

N° 2015/340

Règlement (EU) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexes I à IV.

EU/AM/Annexe II/fr 11

N° 2017/373

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10 et les annexes.

Compte rendu d'événements

N° 376/2014

Règlement (UE) 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7; article 9, paragraphe 3; article 10, paragraphes 2 à 4; article 11, paragraphes 1 et 7; article 13 à l'exception de l'article 13, paragraphe 9; articles 14 à 16, article 21 et annexes I à III.

EU/AM/Annexe II/fr 12

N° 2015/1018

Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: article 1^{er} et annexes I à V.

Inspections de normalisation

N° 628/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 628/2013 de la Commission du 28 juin 2013 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation et pour le contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 26.

Liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne

EU/AM/Annexe II/fr 13

N° 2111/2005

Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13, 15 à 16 et l'annexe.

N° 473/2006

Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes A à C.

EU/AM/Annexe II/fr 14

N° 474/2006

Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/963 de la Commission du 16 juin 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} et 2, annexes I et II.

Exigences techniques et procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié par:

- le règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006
- le règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006

EU/AM/Annexe II/fr 15

- le règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007
- le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, deuxième phrase, les articles 12 et 13, annexes I à III.

C. SÛRETÉ AÉRIENNE

N° 300/2008

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15, 18, 21 et l'annexe.

N° 272/2009

Règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifié par:

- le règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010

EU/AM/Annexe II/fr 16

- le règlement (UE) n° 720/2011 de la Commission du 22 juillet 2011
- le règlement (UE) n° 1141/2011 de la Commission du 10 novembre 2011
- le règlement (UE) n° 245/2013 de la Commission du 19 mars 2013

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 2 et l'annexe.

N° 1254/2009

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté, modifié par:

- le règlement (UE) n° 2016/2096 de la Commission du 30 novembre 2016

N° 18/2010

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

EU/AM/Annexe II/fr 17

N° 2015/1998

Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 2015/2426 de la Commission du 18 décembre 2015
- le règlement d'exécution (UE) n° 2017/815 de la Commission du 12 mai 2017

N° 2015/8005

Décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008, modifiée par:

- la décision d'exécution C(2017) 3030 de la Commission du 15 mai 2017

N° 72/2010

Règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 établissant les procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté aérienne, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/472 de la Commission du 31 mars 2016

EU/AM/Annexe II/fr 18

D. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre"), modifié par:

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, 6, 9 à 3.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services"), modifié par:

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18, annexe I.

EU/AM/Annexe II/fr 19

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien"), modifié par:

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9.

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité"), modifié par:

- le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009*

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexes I à V.

* Pour le règlement (CE) n° 1070/2009 - dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 4.

Performance et tarification

N° 390/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau

N° 391/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

Fonctions de réseau

N° 677/2011

Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 970/2014 de la Commission du 12 septembre 2014
- le règlement d'exécution (UE) n° 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 25 et les annexes.

EU/AM/Annexe II/fr 21

N° 255/2010

Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012
- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/1006 de la Commission du 22 juin 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et les annexes.

N° 2011/4130

Décision C(2011) 4130 de la Commission du 7 juillet 2011 portant nomination du gestionnaire de réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le ciel unique européen

EU/AM/Annexe II/fr 22

Interopérabilité

N° 1032/2006

Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne, modifié par:

- le règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9, annexes I à V.

N° 1033/2006

Règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen, modifié par:

- le règlement (UE) n° 929/2010 de la Commission du 18 octobre 2010
- le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012
- le règlement d'exécution (UE) n° 428/2013 de la Commission du 8 mai 2013

EU/AM/Annexe II/fr 23

- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/2120 de la Commission du 2 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 et l'annexe.

N° 633/2007

Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne, modifié par:

- le règlement (UE) n° 283/2011 de la Commission du 22 mars 2011

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

N° 29/2009

Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 2015/310 de la Commission du 26 février 2015

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 14 et annexes I à III.

EU/AM/Annexe II/fr 24

N° 262/2009

Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12, annexes I à VI.

N° 73/2010

Règlement (UE) n° 73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 1029/2014 de la Commission du 26 septembre 2014

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13, annexes I à X.

N° 1206/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11, annexes I à VII.

EU/AM/Annexe II/fr 25

N° 1207/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 1028/2014 de la Commission du 26 septembre 2014
- le règlement d'exécution (UE) n° 2017/386 de la Commission du 6 mars 2017

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 14, annexes I à IX.

N° 1079/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen, modifié par:

- le règlement d'exécution (UE) n° 657/2013 de la Commission du 10 juillet 2013
- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/2345 de la Commission du 14 décembre 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 14, annexes I à V.

EU/AM/Annexe II/fr 26

SESAR

N° 219/2007

Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR), modifié par:

- le règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008
- le règlement (UE) n° 721/2014 du Conseil du 16 juin 2014

Dispositions applicables: article 1^{er}, paragraphes 1, 2, 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et l'annexe.

N° 409/2013

Règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission du 3 mai 2013 concernant la définition de projets communs et l'établissement d'un mécanisme de gouvernance et de mesures incitatives destinés à soutenir la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15.

EU/AM/Annexe II/fr 27

N° 716/2014

Règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet pilote commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Espace aérien

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 et l'annexe.

N° 923/2012

Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, modifié par:

- le règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015

EU/AM/Annexe II/fr 28

- le règlement d'exécution (UE) n° 2016/1185 de la Commission du 20 juillet 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10 et l'annexe, y compris ses appendices.

N° 1332/2011

Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol, modifié par:

- le règlement (UE) n° 2016/583 de la Commission du 15 avril 2016

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4 et l'annexe.

E. ENVIRONNEMENT ET BRUIT

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par:

- le règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008

EU/AM/Annexe II/fr 29

- le règlement (UE) n° 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12, annexes I à VI.

N° 2003/96

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Dispositions applicables: article 14, paragraphe 1, point b) et article 14, paragraphe 2.

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition (1988)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, annexes I et II.

N° 598/2014

Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, annexes I et II.

EU/AM/Annexe II/fr 30

F. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par:

- le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et l'annexe.

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16.

EU/AM/Annexe II/fr 31

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, annexes I et II.

G. ASPECTS SOCIAUX

N° 89/391

Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, modifiée par:

- la directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007

Dispositions applicables - uniquement telles qu'applicables à l'aviation civile: articles 1^{er} à 16.

EU/AM/Annexe II/fr 32

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 2 et 3 et l'annexe.

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables - uniquement telles qu'applicables à l'aviation civile: articles 1^{er} à 20, 22 et 23.

EU/AM/Annexe II/fr 33

OVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD,
EN DE REPUBLIEK ARMENIË, ANDERZIJD,
INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE

EU/AM/nl 1

INHOUDSOPGAVE

ARTIKEL 1: Doel

ARTIKEL 2: Definities

TITEL I: ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 3: Toekenning van rechten

ARTIKEL 4: Exploitatievergunning en technische vergunning

ARTIKEL 5: Weigering, intrekking, schorsing of beperking van exploitatievergunningen en technische vergunningen

ARTIKEL 6: Investerings in luchtvaartmaatschappijen

ARTIKEL 7: Naleving van wet- en regelgeving

ARTIKEL 8: Eerlijke concurrentie

ARTIKEL 9: Commerciële opportuniteiten

ARTIKEL 10: Douanerechten en belastingen

ARTIKEL 11: Gebruikersheffingen

EU/AM/nl 2

ARTIKEL 12: Passagiers- en goederentarieven

ARTIKEL 13: Statistieken

TITEL II: SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 14: Veiligheid van de luchtvaart

ARTIKEL 15: Beveiliging van de luchtvaart

ARTIKEL 16: Luchtverkeersbeheer

ARTIKEL 17: Milieu

ARTIKEL 18: Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

ARTIKEL 19: Bescherming van de consument

ARTIKEL 20: Geautomatiseerde boekingsystemen

ARTIKEL 21: Sociale aspecten

TITEL III: INSTITUTIONELE EN SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 22: Interpretatie en tenuitvoerlegging

ARTIKEL 23: Gemengd comité

EU/AM/nl 3

ARTIKEL 24: Geschillenbeslechting en arbitrage

ARTIKEL 25: Vrijwaringsmaatregelen

ARTIKEL 26: Verhouding met andere overeenkomsten

ARTIKEL 27: Wijzigingen

ARTIKEL 28: Beëindiging

ARTIKEL 29: Registratie

ARTIKEL 30: Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

ARTIKEL 31: Authentieke teksten

BIJLAGE I: Overgangsbepalingen

BIJLAGE II: Regels die van toepassing zijn op de burgerluchtvaart

EU/AM/nl 4

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

EU/AM/nl 5

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

EU/AM/nl 6

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

enerzijds,

en DE REPUBLIEK ARMENIË, hierna "Armenië" genoemd,

anderzijds,

hierna gezamenlijk de "partijen" genoemd,

EU/AM/nl 7

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

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

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

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

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

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

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

EU/AM/nl 8

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

ERKENNEND dat de totstandbrenging van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte en de toepassing van de regels ervan niet kan worden bereikt zonder, waar nodig, overgangsmaatregelen vast te stellen, en dat het belangrijk is in dit verband adequate bijstand te verlenen;

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

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

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

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

EU/AM/nl 9

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

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

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

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

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

EU/AM/nl 10

EROP WIJZEND dat het belangrijk is de toegang tot kapitaal voor de luchtvaartsector te verbeteren, teneinde het luchtvervoer verder te ontwikkelen;

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

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

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

EU/AM/nl 11

ARTIKEL 1

Doel

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

ARTIKEL 2

Definities

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

- 1) "overeenkomst": deze overeenkomst, de bijlagen en aanhangsels daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;
- 2) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, goederen en post, tegen vergoeding of betaling van huur, met inbegrip van geregelde en niet-geregelde luchtdiensten;

EU/AM/nl 12

- 3) "bepaling van nationaliteit": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst beantwoordt aan de in artikel 4 vermelde eisen met betrekking tot eigendom, effectieve zeggenschap en hoofdvestiging;
- 4) "bepaling van deugdelijkheid": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst over voldoende financiële draagkracht en passende leidinggevende deskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren, en bereid is de wet- en regelgeving en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- 5) "bevoegde autoriteit": het overheidsagentschap dat of de overheidsentiteit die verantwoordelijk is voor de administratieve taken uit hoofde van deze overeenkomst;
- 6) "verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - a) iedere wijziging die krachtens artikel 94, punt a), van het verdrag in werking is getreden en die door Armenië en de EU-lidstaat of -lidstaten geratificeerd is, voor zover zij ter zake doet; en
 - b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor zowel Armenië als de EU-lidstaat of -lidstaten van kracht is en ter zake doet;

EU/AM/nl 13

- 7) "volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke vergoeding voor vaste beheerskosten;
- 8) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
- 9) "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies van en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;
- 10) "landing voor andere dan verkeersdoeleinden": een om een andere reden dan voor het aan boord nemen of afzetten van passagiers, bagage, lading of post in het luchtvervoer gemaakte landing;
- 11) "passagierstarief": de prijs die aan de luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers moet worden betaald voor het vervoer van passagiers via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;
- 12) "goederentarief": de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van goederen via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;

EU/AM/nl 14

- 13) "grondgebied": wat Armenië betreft, het grondgebied van de Republiek Armenië, en, wat de Europese Unie en de EU-lidstaten betreft, het landoppervlak, de binnenwateren en de territoriale zee van de EU-lidstaten die onder de EU-Verdragen vallen en onderhevig zijn aan de in de EU-Verdragen vastgestelde voorwaarden, alsmede het luchtruim daarboven;
- 14) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, met inbegrip van aanverwante diensten en faciliteiten;
- 15) "zelfafhandeling": situatie waarbij een gebruiker zichzelf rechtstreeks een of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit; voor de toepassing van deze definitie worden gebruikers onderling niet als derden beschouwd als:
- a) de ene een meerderheidsbelang heeft in de andere, of
 - b) een zelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;
- 16) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat ("de verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat ("de ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;
- 17) "derde land": een land dat geen EU-lidstaat en niet Armenië is.

TITEL I**ECONOMISCHE BEPALINGEN****ARTIKEL 3****Toekenning van rechten**

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

Verkeersrechten en routeschema

2. Elke partij verleent de andere partij op niet-discriminerende basis de hierna vermelde rechten met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

EU/AM/nl 16

c) het recht geregelde en niet-geregelde internationale passagiersvluchten, gecombineerde vluchten en goederenvluchten uit te voeren tussen punten¹ op de volgende routes:

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

punten in de Europese Unie – tussenliggende punten op het grondgebied van partnerlanden van het Europees nabuurschapsbeleid², partijen bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte³, of lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie⁴ – punten in Armenië – verdergelegen punten

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

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

³ Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) (¹) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (PB EU L 285 van 16.10.2006, blz. 3) (¹ Op grond van Resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad van 10 juni 1999).

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

EU/AM/nl 17

ii) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Armenië:

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

d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

Operationele flexibiliteit

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

- a) vluchten in één van beide of in beide richtingen exploiteren;
- b) verschillende vluchtnummers combineren bij één vluchttuitvoering;
- c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen bedienen, in om het even welke combinatie en volgorde, volgens de bepalingen van lid 2;
- d) landingen op een punt of punten overslaan;

EU/AM/nl 18

- e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van hun luchtvaartuigen naar een ander ("change of gauge");
- f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
- g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
- h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren ongeacht de herkomst van dit verkeer, en
- i) meer dan één punt bedienen op dezelfde vlucht (co-terminalisering).

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

- a) de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit Armenië een punt in Armenië bedienen;
- b) de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie een punt in de Europese Unie bedienen.

EU/AM/nl 19

4. Elke partij verleent luchtvaartmaatschappijen het recht om de frequentie en capaciteit van het door hen aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten, de routes, de herkomst of bestemming van het verkeer of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om redenen die verband houden met douane, techniek, exploitatie, veiligheid van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid, of tenzij anders bepaald in deze overeenkomst.
5. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, binnen het kader van codesharing-overeenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.
6. Niets in deze overeenkomst verleent:
 - a) de luchtvaartmaatschappijen van Armenië het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, goederen of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van diezelfde EU-lidstaat;
 - b) de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie het recht in Armenië tegen vergoeding passagiers, bagage, goederen of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt in Armenië.
7. Bij de uitoefening van hun rechten en plichten uit hoofde van deze overeenkomst maken de partijen geen onderscheid tussen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, met name op basis van nationaliteit.

EU/AM/nl 20

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

ARTIKEL 4

Exploitatievergunning en technische vergunning

1. Bij ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een partij, verleent de andere partij zo spoedig mogelijk de exploitatievergunningen en passende technische vergunningen, voor zover:
 - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Armenië:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Armenië bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van Armenië;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Armenië, dat het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven, en de bevoegde autoriteit duidelijk is vermeld; en
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 6, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Armenië of bij onderdanen van Armenië, of bij beide;

EU/AM/nl 21

- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van de Europese Unie bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie;
 - ii) de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit duidelijk is vermeld; en
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 6, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij één of meer lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie of bij hun onderdanen, of bij beide;
 - c) de artikelen 14 en 15 worden nageleefd; en
 - d) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt.
2. Wanneer de partijen exploitatievergunningen en technische vergunningen afgeven, behandelen zij alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op niet-discriminerende wijze.

EU/AM/nl 22

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

Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de andere partij gedane vaststelling, de in lid 1 vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende exploitatievergunningen of technische vergunningen niet zijn nageleefd, dient de ontvangende partij de andere partij daar onmiddellijk van in kennis te stellen en haar bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, of aanvullende informatie over deze redenen tot bezorgdheid vragen; op een dergelijk verzoek om overleg moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het in artikel 23 bedoelde gemengd comité ("het gemengd comité").

Dit lid heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen die verband houden met veiligheidscertificaten of -vergunningen, beveiligingsregelingen of verzekeringsdekking.

EU/AM/nl 23

ARTIKEL 5

Weigering, intrekking, schorsing of beperking van exploitatievergunningen
en technische vergunningen

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

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Armenië:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Armenië bevindt of de maatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van Armenië beschikt;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend of gehandhaafd door Armenië, indien Armenië verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is vermeld; of
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 6, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust niet bij Armenië of bij onderdanen van Armenië, of niet bij beide;

EU/AM/nl 24

- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van de Europese Unie bevindt of de luchtvaartmaatschappij geen houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of
 - iii) tenzij anders bepaald in artikel 6, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust niet bij één of meer lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie of bij hun onderdanen, of niet bij beide;
 - c) de artikelen 8, 14 en 15 niet zijn nageleefd; of
 - d) de luchtvaartmaatschappij de in artikel 7 vermelde wet- en regelgeving of de wet- en regelgeving die normaal wordt toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt, niet heeft nageleefd.
2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, punt c) of d), te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de andere partij.

EU/AM/nl 25

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

ARTIKEL 6

Investerings in luchtvaartmaatschappijen

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

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

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

EU/AM/nl 26

ARTIKEL 7

Naleving van wet- en regelgeving

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij zich houden aan de op dat grondgebied toepasselijke wet- en regelgeving inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren en inzake de exploitatie van luchtvaartuigen.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moet de wet- en regelgeving die op dat grondgebied geldt met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage, goederen of post aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen, bagage, goederen en post, van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.
3. De partijen staan op hun grondgebied toe dat de luchtvaartmaatschappij van de andere partij maatregelen neemt om te garanderen dat alleen personen worden vervoerd die beschikken over de vereiste reisdocumenten voor binnenkomst op hun grondgebied of voor transit via het grondgebied van de andere partij.

EU/AM/nl 27

ARTIKEL 8

Eerlijke concurrentie

1. De partijen erkennen dat het hun gezamenlijke doelstelling is een eerlijk concurrentieklimaat te scheppen en aan de bedrijven van beide partijen die actief zijn in de luchtvervoerssector eerlijke en gelijke kansen te bieden om de concurrentie aan te gaan voor de exploitatie van overeengekomen diensten op de gespecificeerde routes. De partijen nemen dan ook alle passende maatregelen om ervoor te zorgen dat deze doelstelling wordt bereikt.
2. De partijen bevestigen dat vrije concurrentie zonder verstoringen belangrijk is om de doelstellingen van deze overeenkomst te helpen bereiken en merken op dat het bestaan van een uitgebreide concurrentiewetgeving en een onafhankelijke concurrentieautoriteit, alsook de gezonde en effectieve handhaving van hun nationale concurrentiewetgeving, belangrijk zijn voor het efficiënt verlenen van luchtvervoersdiensten. Het concurrentierecht van elke partij dat betrekking heeft op de kwesties die onder dit artikel vallen, zoals periodiek gewijzigd, is van toepassing op de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen binnen het rechtsgebied van elke partij. De partijen delen de doelstelling van verenigbaarheid en convergentie van de concurrentiewetgeving en de effectieve toepassing ervan. Ze werken samen indien nodig en als de effectieve toepassing van de concurrentiewetgeving dit rechtvaardigt, met name door hun luchtvaartmaatschappij(en) of andere onderdanen toestemming te geven om, overeenkomstig hun respectieve regels en rechtspraak, relevante informatie mee te delen met betrekking tot een onder de concurrentiewetgeving vallende actie van de concurrentieautoriteiten van de andere partij.

EU/AM/nl 28

3. Niets in deze overeenkomst kan de autoriteit en de rechten van de bevoegde concurrentieautoriteiten en de rechtbanken van de partijen (en de Europese Commissie) beïnvloeden, beperken of schaden, en alle vragen met betrekking tot de toepassing van de concurrentiewetgeving blijven onder de exclusieve bevoegdheid van deze autoriteiten en rechtbanken vallen. Alle maatregelen van een partij op grond van dit artikel laten eventuele maatregelen van deze autoriteiten en rechtbanken dus onverlet.
4. Alle op grond van dit artikel genomen maatregelen vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de partijen en zijn uitsluitend gericht tot de andere partij of de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij die luchtvervoersdiensten leveren naar/van de partijen. Deze maatregelen vallen niet onder de geschillenbeslechtsprocedure van artikel 24.
5. De partijen vermijden elke vorm van discriminatie of oneerlijke praktijken die nadelige gevolgen hebben voor de kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om eerlijke en gelijke concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten.

EU/AM/nl 29

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

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

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

EU/AM/nl 30

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

- a) kan een partij, als zij van mening is dat een luchtvaartmaatschappij slachtoffer is van discriminatie of oneerlijke praktijken in de zin van lid 5 of 6 en voor zover dit kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op centraal, regionaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken. Dit overleg gaat van start binnen 30 dagen na ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de partijen voldoende informatie uit om een volledig onderzoek van het door een van de partijen gemelde probleem mogelijk te maken;
- b) als de partijen er niet in slagen om het probleem binnen 30 dagen na het begin van het overleg op te lossen of als het overleg niet binnen 30 dagen na de ontvangst van het verzoek betreffende een vermeende inbreuk tegen lid 5 of 6 van start gaat, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om de uit hoofde van deze overeenkomst aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toegekende rechten te schorsen door de exploitatievergunning van deze luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken of te schorsen, door de uitoefening van die rechten te onderwerpen aan de door haar nodig geachte voorwaarden, door heffingen op te leggen of door andere maatregelen te nemen. Op grond van dit lid genomen maatregelen moeten passend en evenredig zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

EU/AM/nl 31

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

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

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

EU/AM/nl 32

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

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

EU/AM/nl 33

ARTIKEL 9

Commerciële opportuniteiten

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd bijlage II, deel A.
2. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.
3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen zijn niet verplicht een plaatselijke partner te hebben.
4. Het gemengd comité ontwikkelt een proces van samenwerking met betrekking tot bedrijfsvoering en commerciële opportuniteiten, ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief uit de weg ruimen van hinderpalen voor de bedrijfsvoering en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder ontwikkelingen in de richting van wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 23 mag een partij verzoeken om een vergadering van het gemengd comité teneinde alle vragen met betrekking tot de toepassing van dit artikel te bespreken.

EU/AM/nl 34

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

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

7. Onverminderd de tweede alinea heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondaafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht:

- a) haar eigen grondaafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling"); of
- b) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondaafhandelingsdiensten, met inbegrip van andere luchtvaartmaatschappijen, voor zover deze leveranciers krachtens de wet- en regelgeving van elke partij toegang hebben tot de markt en dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

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

8. Elk grondaafhandelingsbedrijf, ongeacht of het een luchtvaartmaatschappij betreft of niet, heeft met betrekking tot grondaafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht om grondaafhandelingsdiensten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op dezelfde luchthaven, voor zover dit toegestaan is door en in overeenstemming is met de toepasselijke wet- en regelgeving.

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

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

11. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.
12. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, met inbegrip van de aankoop van brandstof en de betaling van luchthavengelden, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta tegen de geldende wisselkoers.
13. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid en over te maken. De omwisseling en overmaking dienen onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient, en worden aan geen enkele heffing onderworpen, met uitzondering van de heffingen die de banken normaal in rekening brengen voor dergelijke omwisselingen en overmakingen.

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

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) een aanbieder van oppervlaktevervoer (op land of op zee) in een willekeurig land,

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

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

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

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

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

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

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land,

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

ARTIKEL 10

Douanerechten en belastingen

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

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

- b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de verleende dienst.
2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, inclusief in gevallen waarin deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over dat grondgebied;
- b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
- c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, inclusief in gevallen waarin deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over dat grondgebied; en
- d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, inclusief in gevallen waarin dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven dat grondgebied;

EU/AM/nl 41

3. Niets in deze overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.
4. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van die autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.
5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.
6. Niets in deze overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de prijs van de dienstverlening zijn gebaseerd.

EU/AM/nl 42

8. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.
9. De bepalingen van deze overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw).
10. Deze overeenkomst doet geen afbreuk aan de bepalingen van de tussen EU-lidstaten en Armenië gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal.

ARTIKEL 11

Gebruikersheffingen

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in bijlage II, deel A.
2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

EU/AM/nl 43

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

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

EU/AM/nl 44

ARTIKEL 12

Passagiers- en goederentarieven

1. Elke partij staat toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de partijen hun passagiers- en goederentarieven vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.
2. Elke partij mag op niet-discriminerende basiseisen dat de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hun bevoegde autoriteiten, op vereenvoudigde wijze en uitsluitend voor informatiedoeleinden, in kennis stellen van de passagiers- en goederentarieven voor diensten die op haar grondgebied vertrekken. Deze kennisgeving mag ten vroegste van de luchtvaartmaatschappijen worden gevraagd op het ogenblik dat het passagiers- of goederentarief voor het eerst wordt aangeboden.
3. De bevoegde autoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties als de eisen en procedures voor de aanmelding van passagiers- en goederentarieven en passagiers- en goederentarieven die mogelijk anderszins oneerlijk, onredelijk, discriminerend of gesubsidieerd zijn.

ARTIKEL 13

Statistieken

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

EU/AM/nl 45

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

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 14

Veiligheid van de luchtvaart

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in bijlage II, deel B.
2. Teneinde te garanderen dat de partijen de bepalingen van dit artikel en de regelgevende eisen en normen van lid 1 toepassen, wordt Armenië vanaf de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

EU/AM/nl 46

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

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

Wanneer Armenië de in bijlage II, deel B, vermelde regelgevende eisen en normen volledig ten uitvoer heeft gelegd, bepaalt het gemengd comité de precieze status en voorwaarden waaraan Armenië moet voldoen om te mogen deelnemen aan de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en om de status van waarnemer te mogen vervullen.

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

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

EU/AM/nl 47

5. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat:
- a) een luchtvaartuig, product of activiteit niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld op grond van het Verdrag of de in bijlage II, deel B, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer, al naargelang van toepassing,
 - b) er ernstige vermoedens bestaan dat een luchtvaartuig, product of activiteit niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld op grond van het Verdrag of de in bijlage II, deel B, vermelde regelgevende eisen en normen inzake luchtvervoer, al naargelang van toepassing, of
 - c) er ernstige vermoedens bestaan dat de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen of, al naargelang van toepassing, de in bijlage II, deel B, vermelde regelgevende eisen en normen, niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.
6. Wanneer een partij maatregelen neemt uit hoofde van lid 5 stelt zij de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.
7. Alle overeenkomstig lid 5 door een partij genomen maatregelen worden stopgezet zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregelen is weggevallen.

EU/AM/nl 48

ARTIKEL 15**Beveiliging van de luchtvaart**

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, zoals gespecificeerd in bijlage II, deel C.
2. Armenië kan worden onderworpen aan een inspectie van de Europese Commissie overeenkomstig de relevante wetgeving van de Europese Unie inzake beveiliging van de luchtvaart, zoals vermeld in bijlage II, deel C. De partijen stellen het mechanisme vast dat nodig is voor de uitwisseling van informatie over de resultaten van dergelijke beveiligingsinspecties.

EU/AM/nl 49

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

4. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere dreigingen tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart te voorkomen.

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

EU/AM/nl 50

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

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

EU/AM/nl 51

8. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.
9. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.
10. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, vraagt zij onmiddellijk om overleg met de andere partij. Dit overleg gaat van start binnen 30 dagen na ontvangst van het verzoek.
11. Onverminderd artikel 5 wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen 30 dagen na de aanvangsdatum van dit overleg, of een langere periode, indien overeengekomen, een bevredigende oplossing wordt gevonden.
12. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij onmiddellijk voorlopige maatregelen treffen.
13. Alle overeenkomstig lid 11 genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

EU/AM/nl 52

ARTIKEL 16

Luchtverkeersbeheer

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in bijlage II, deel D, en indien niet voorzien bij het EU-regelgevingskader, minstens aan de relevante normen en aanbevolen praktijken van de ICAO, onder de in dit artikel vermelde voorwaarden.
2. De partijen werken samen op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Armenië, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de luchtverkeersleidingscapaciteit te optimaliseren, vertragingen tot een minimum te beperken en de milieuefficiëntie te vergroten. Om dit doel te verwezenlijken wordt Armenië met ingang van de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst als waarnemer betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim en andere organen die verband houden met het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het gemengd comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.
3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectieve grondgebied te vergemakkelijken:
 - a) neemt Armenië alle nodig maatregelen om zijn institutionele en toezichtsstructuren op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersbeheer aan te passen aan de eisen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim;

EU/AM/nl 53

- b) richt Armenië met name een permanente toezichhoudende instantie op die minstens functioneel onafhankelijk is van de verlener(s) van luchtvaarnavigatiediensten;
- c) betreft de Europese Unie Armenië bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaarnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door:
 - i) te onderzoeken of het mogelijk is samen te werken met of deel te nemen aan een bestaand functioneel luchtruimblok of een nieuw op te richten;
 - ii) deel te nemen aan de netwerkfuncties van het gemeenschappelijk Europees luchtruim;
 - iii) te zorgen voor afstemming op de plannen voor de uitrol van SESAR;
 - iv) de interoperabiliteit te versterken; en
- d) neemt Armenië de nodige maatregelen om de prestatieregeling van de Europese Unie toe te passen met als doel de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken en de veiligheid en capaciteit van de bestaande systemen te vergroten.

EU/AM/nl 54

ARTIKEL 17

Milieu

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in bijlage II, deel E.
2. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen nemen zich voor samen te werken om na te gaan welke gevolgen de luchtvaart heeft voor het milieu.
3. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te bestuderen en tot een minimum te beperken, op een wijze die in overeenstemming is met de doelstellingen van deze overeenkomst.
4. De partijen erkennen dat het belangrijk is de klimaatverandering te bestrijden en derhalve de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart, zowel op nationaal als op internationaal niveau, aan te pakken. Zij komen overeen om intensiever samen te werken met betrekking tot deze kwesties, onder meer via relevante multilaterale akkoorden, met name de tenuitvoerlegging van de mondiale marktgebaseerde maatregel die is overeengekomen op de 39ste vergadering van de ICAO, en het gebruik van het mechanisme dat is ingesteld bij artikel 6, lid 4, van de in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering gesloten Overeenkomst van Parijs met het oog op de ontwikkeling van mondiale marktgebaseerde maatregelen voor de beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart en alle andere bij dat artikel voorziene aspecten die van bijzonder belang zijn voor de internationale luchtvaart.

EU/AM/nl 55

5. De partijen verbinden zich ertoe informatie uit te wisselen en regelmatig rechtstreeks overleg te houden tussen deskundigen teneinde beter samen te werken met het oog op de beperking van de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu; dit heeft onder meer betrekking op:
- a) onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;
 - b) innovatie in het luchtverkeersbeheer, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken;
 - c) onderzoek naar en ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart;
 - d) kwesties die verband houden met de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu en de beperking van de emissies van de luchtvaart die gevolgen hebben voor het klimaat; en
 - e) beperking van en toezicht op geluidsoverlast, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken.
6. Overeenkomstig hun multilaterale milieurechten en -plichten zullen de partijen ook effectief de samenwerking verbeteren, ook op financieel en technologisch gebied, met betrekking tot maatregelen die tot doel hebben de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart aan te pakken.
7. De partijen erkennen dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te voorkomen of te beperken, voor zover deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en plichten uit hoofde van het internationaal recht.

EU/AM/nl 56

ARTIKEL 18

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

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

ARTIKEL 19

Bescherming van de consument

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

ARTIKEL 20

Geautomatiseerde boekingssystemen

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

EU/AM/nl 57

2. Op het grondgebied van een partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen (computerised reservation systems, CRS) zijn gerechtigd om hun CRS'en in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere partij, mits elke CRS voldoet aan de desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere partij.
3. Elke partij schraapt alle bestaande eisen die de vrije toegang van de geautomatiseerde boekingsystemen van een partij tot de markt van de andere partij beperken of op een andere wijze de concurrentie belemmeren. De partijen weerhouden zich ervan dergelijke eisen vast te stellen.
4. Geen enkele partij mag op haar grondgebied aan de verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen andere eisen met betrekking tot de schermen van die systemen opleggen, of toestemming geven voor de oplegging daarvan, dan die welke aan haar eigen verkopers of andere op haar markt gebruikte geautomatiseerde boekingsystemen worden opgelegd. Geen enkele partij mag verhinderen dat tussen verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen, dienstverleners die gebruik maken van deze systemen en abonnees daarvan, overeenkomsten worden gesloten met betrekking tot de uitwisseling van informatie over reisdiensten, voor zover die overeenkomsten het gemakkelijker maken om uitgebreide en neutrale informatie te verstrekken aan de consumenten of te voldoen aan regelgevende voorschriften inzake neutrale schermen.
5. De partijen zorgen ervoor dat eigenaars en exploitanten van geautomatiseerde boekingsystemen van een partij die voldoet aan de relevante regelgevende voorschriften van de andere partij dezelfde mogelijkheden krijgen om eigenaar te worden van geautomatiseerde boekingsystemen op het grondgebied van de andere partij als de eigenaars en exploitanten van andere geautomatiseerde boekingsystemen hebben op de markt van die partij.

EU/AM/nl 58

ARTIKEL 21

Sociale aspecten

1. Met inachtneming van de overgangsbepalingen in bijlage I zien de partijen erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, zoals gespecificeerd in bijlage II, deel G.
2. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze overeenkomst op de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden. De partijen verbinden zich ertoe samen te werken met betrekking tot arbeidskwesties die onder het toepassingsgebied van deze overeenkomst vallen, onder meer wat betreft de gevolgen voor de werkgelegenheid, de fundamentele rechten op de werkplek, de arbeidsomstandigheden, de sociale bescherming en de sociale dialoog.
3. Via hun wet- en regelgeving en praktijken bevorderen de partijen een hoog niveau van bescherming op het gebied van arbeidsomstandigheden en sociale bescherming in de burgerluchtvaartsector.
4. De partijen erkennen het belang van de voordelen die ontstaan wanneer aanzienlijke economische winsten van open en concurrerende markten gepaard gaan met hoge arbeidsnormen voor werknemers. De partijen passen deze overeenkomst zodanig toe dat ze bijdraagt tot hoge arbeidsnormen, ongeacht de eigendom of de aard van de betrokken luchtvaartmaatschappijen, en zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wet- en regelgeving niet worden ondermijnd maar effectief ten uitvoer worden gelegd.

EU/AM/nl 59

5. Elke partij verbindt zich ertoe om internationaal erkende fundamentele arbeidsnormen, zoals vervat in de basisverdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie, welke door Armenië zijn geratificeerd, in haar wetgeving en praktijk te bevorderen en effectief ten uitvoer te leggen.
6. De partijen verbinden zich er ook toe andere internationaal overeengekomen normen en overeenkomsten op sociaal en arbeidsgebied die relevant zijn voor de burgerluchtvaartsector te bevorderen en effectief ten uitvoer te leggen en te handhaven in hun nationale wetgeving.
7. Elke partij mag vragen dat het gemengd comité bijeenkomt om de door haar belangrijk geachte arbeidskwesties te bespreken.

TITEL III

INSTITUTIONELE EN SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 22

Interpretatie en tenuitvoerlegging

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

EU/AM/nl 60

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze overeenkomst.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand, met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving van de respectieve partij, met betrekking tot onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden begaan overeenkomstig deze overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.
4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hun krachtens deze overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de bevoegde autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.
5. Voor zover de bepalingen van deze overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage II genoemde besluiten inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van de EU-Verdragen en op grond van de EU-Verdragen genomen handelingen, worden deze bepalingen, wat hun uitvoering en toepassing betreft, in overeenstemming met de toepasselijke uitspraken en besluiten van het Hof van Justitie en de Europese Commissie uitgelegd.

EU/AM/nl 61

ARTIKEL 23

Gemengd comité

1. Er wordt een gemengd comité van vertegenwoordigers van de partijen opgericht. Het is verantwoordelijk voor het toezicht op het beheer van deze overeenkomst en het zorgt voor de correcte uitvoering ervan. Het doet aanbevelingen en neemt beslissingen in de gevallen waarin deze overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.
2. Het gemengd comité werkt en neemt besluiten op basis van consensus. De besluiten van het gemengd comité zijn bindend voor de partijen.
3. Het gemengd comité stelt zijn reglement van orde vast.
4. Het gemengd comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering van het gemengd comité te beleggen.
5. Een partij kan om een vergadering van het gemengd comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
6. Met het oog op de correcte toepassing van deze overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het gemengd comité.

EU/AM/nl 62

7. Op grond van de bij artikel 3 verleende rechten valideert het gemengd comité bij besluit de door de Europese Unie uitgevoerde beoordeling van de tenuitvoerlegging en toepassing van de bepalingen van de EU-wetgeving, zoals uiteengezet in bijlage I, lid 1, door Armenië.
8. Overeenkomstig artikel 6 onderzoekt het gemengd comité vragen met betrekking tot investeringen in luchtvaartmaatschappijen van de partijen en of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
9. Overeenkomstig artikel 14 houdt het gemengd comité toezicht op de geleidelijke uitfasering, tijdens de in bijlage I vermelde overgangsfase, van luchtvaartuigen die in Armenië zijn geregistreerd, worden gebruikt door luchtvaartmaatschappijen die onder het regelgevend toezicht van Armenië staan, en niet beschikken over een typecertificaat dat is afgegeven overeenkomstig de in bijlage II, deel B, vermelde EU-wetgeving, teneinde te garanderen dat dergelijke luchtvaartuigen worden uitgefaseerd overeenkomstig bijlage I, lid 7.
10. Het gemengd comité zorgt ook voor samenwerking door met name:
- a) marktvoorwaarden voor de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten te beoordelen;
 - b) een antwoord te geven, met het oog op een effectieve oplossing, op vragen in verband met de bedrijfsvoering en commerciële mogelijkheden zoals bedoeld in artikel 9, die een belemmering kunnen vormen voor de toegang tot de markt en voor de harmonieuze werking van de onder deze overeenkomst vallende luchtdiensten, als middel om te zorgen voor billijke concurrentie, onderlinge afstemming van de regelgeving en vermindering van de regeldruk met betrekking tot de exploitatie van luchtdiensten;

EU/AM/nl 63

- c) informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de luchtdiensten, bijvoorbeeld over wijzigingen van de wet- en regelgeving en het beleid van de partijen;
- d) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de overeenkomst of van de voorwaarden en procedures voor de toetreding van derde landen tot de overeenkomst;
- e) algemene vragen in verband met investeringen, eigendom en zeggenschap te onderzoeken;
- f) regelgevende samenwerking en wederzijds engagement te ontwikkelen teneinde de wederzijdse erkenning en convergentie van regels en maatregelen tot stand te brengen;
- g) overleg te stimuleren, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld in internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen en in multilaterale regelingen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen;
- h) de onderlinge uitwisseling van statistische informatie tussen de partijen te vergemakkelijken, teneinde toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten die onder deze overeenkomst vallen; en
- i) de sociale gevolgen van de uitvoering van deze overeenkomst te bestuderen en passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren te formuleren;

EU/AM/nl 64

11. Als het gemengd comité de kwestie niet binnen zes maanden na de doorverwijzing behandelt, kunnen de partijen passende vrijwaringsmaatregelen nemen uit hoofde van artikel 25.

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

ARTIKEL 24

Geschillenbeslechting en arbitrage

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

2. Het arbitrageverzoek moet schriftelijk tot de andere partij worden gericht. De klagende partij vermeldt in haar verzoek welke maatregel in het geding is en legt duidelijk uit waarom die maatregel volgens haar onverenigbaar is met deze overeenkomst.

EU/AM/nl 65

3. Tenzij de partijen anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:
 - a) binnen 20 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage stelt elke partij een scheidsrechter aan. Binnen 30 dagen na hun benoeming wijzen deze twee scheidsrechters gezamenlijk een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden;
 - b) indien een partij verzuimt een scheidsrechter aan te stellen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt aangesteld overeenkomstig punt a), kan elke partij de voorzitter van de ICAO-Raad verzoeken de nodige scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen binnen 30 dagen na ontvangst van dat verzoek. Als de voorzitter van de ICAO-Raad een onderdaan is van Armenië of van een EU-lidstaat gaat de oudste vicevoorzitter van de ICAO-Raad die geen onderdaan is van Armenië of van een EU-lidstaat over tot aanstelling.
4. Het scheidsgerecht wordt opgericht op de datum waarop de laatste van de drie scheidsrechters zijn aanstelling aanvaardt volgens de door het gemengd comité vast te stellen procedures.
5. Indien een partij daarom verzoekt, doet het scheidsgerecht binnen tien dagen na zijn oprichting een voorlopige uitspraak over de vraag of het de zaak dringend acht.
6. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

EU/AM/nl 66

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

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

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

10. Het scheidsgerecht stelt de partijen uiterlijk 120 dagen na de oprichting in kennis van zijn definitieve beslissing. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn definitieve beslissing. In geen geval mogen de partijen later dan 150 dagen na de datum van oprichting van het scheidsgerecht in kennis worden gesteld van de definitieve beslissing.

EU/AM/nl 67

11. In geval van hoogdringendheid stelt het scheidsgerecht alles in het werk om de partijen binnen 60 dagen na de oprichting in kennis te stellen van zijn definitieve beslissing. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de partijen hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht de partijen in kennis denkt te kunnen stellen van zijn definitieve beslissing. In geen geval mogen de partijen later dan 75 dagen na de datum van oprichting van het scheidsgerecht in kennis worden gesteld van de definitieve beslissing.
12. De partijen kunnen binnen tien dagen nadat de beslissing is genomen om toelichting verzoeken; toelichtingen worden binnen 15 dagen na het verzoek gegeven.
13. Als het scheidsgerecht een schending van deze overeenkomst vaststelt en de verantwoordelijke partij zich niet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht houdt of niet binnen 40 dagen na de kennisgeving van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht met de andere partij overeenstemming bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze overeenkomst voortvloeiende rechten schorsen of, indien nodig, de toepassing van deze overeenkomst volledig schorsen tot de verantwoordelijke partij voldoet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht of tot de partijen overeenstemming hebben bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing.

ARTIKEL 25

Vrijwaringsmaatregelen

1. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende vrijwaringsmaatregelen nemen. De werkingssfeer en de duur van deze vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze overeenkomst te herstellen. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
2. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daarvan in kennis via het gemengd comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
3. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.
4. Onverminderd artikel 4, lid 1, onder c), en artikel 5, lid 1, punt c), mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 2 van dit artikel, tenzij de in lid 3 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
5. De betrokken partij stelt het gemengd comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
6. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze overeenkomst.

EU/AM/nl 69

ARTIKEL 26

Verhouding met andere overeenkomsten

1. Tijdens de periode van voorlopige toepassing op grond van artikel 30 worden de bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen Armenië en EU-lidstaten die bestaan op het ogenblik van de ondertekening van deze overeenkomst geschorst, tenzij anders bepaald in lid 2 van dit artikel.
2. Niettegenstaande de leden 1 en 3 en voor zover er geen onderscheid op basis van nationaliteit wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie:
 - a) mogen op het tijdstip van de ondertekening van deze overeenkomst bestaande rechten en in bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen Armenië en EU-lidstaten vastgelegde gunstiger bepalingen of behandelingen inzake eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, type of verandering van luchtvaartuig, codesharing en tarifiëring, die niet onder deze overeenkomst vallen of die, wat de vrijheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen betreft, gunstiger of flexibeler zijn dan in het kader van deze overeenkomst, verder worden uitgeoefend;
 - b) moeten geschillen tussen de partijen met betrekking tot de vraag of de bepalingen of behandelingen van bilaterale overeenkomsten of regelingen tussen Armenië en EU-lidstaten gunstiger of flexibeler zijn, worden beslecht in het kader van het bij artikel 24 voorziene mechanisme voor geschillenbeslechting. Geschillen die betrekking hebben op de verhouding tussen tegenstrijdige bepalingen of behandelingen moeten eveneens worden beslecht in het kader van het bij artikel 24 voorziene mechanisme voor geschillenbeslechting.

EU/AM/nl 70

3. Vanaf haar inwerkingtreding op grond van artikel 30 en met inachtneming van lid 2 van dit artikel, heeft deze overeenkomst voorrang op de relevante bepalingen van de bilaterale overeenkomsten en regelingen tussen Armenië en EU-lidstaten die bestaan op het ogenblik van de ondertekening van deze overeenkomst.
4. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij tijdig overleg in het gemengd comité op grond van artikel 23 om te bepalen of deze overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

ARTIKEL 27

Wijzigingen

1. Alle wijzigingen van deze overeenkomst kunnen door de partijen worden overeengekomen op grond van overleg overeenkomstig artikel 23. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 30.
2. Als een van de partijen de bepalingen van deze overeenkomst wenst te wijzigen, moet ze het gemengd comité daarvan in kennis stellen.
3. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.

EU/AM/nl 71

4. Deze overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II vermeld gebied vast te stellen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover de partijen het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze overeenkomst in acht nemen.
5. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II vermeld gebied overweegt, stelt zij de andere partij daar – voor zover mogelijk en passend – van in kennis. Op verzoek van een van de partijen kan overleg plaatsvinden in het gemengd comité.
6. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage II vermeld gebied. Op verzoek van een partij organiseert het gemengd comité binnen 60 dagen na deze kennisgeving een gedachtewisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze overeenkomst.
7. Naar aanleiding van de in lid 6 bedoelde gedachtewisseling zal het gemengd comité:
 - a) een beslissing nemen waarbij bijlage II wordt herzien, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
 - b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze overeenkomst; of

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

ARTIKEL 28

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijk ook naar de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties gestuurd.

Deze overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie dat één jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging van kracht is, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 29

Registratie

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

EU/AM/nl 73

ARTIKEL 30

Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

1. Deze overeenkomst dient door de partijen te worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig hun eigen procedures. De instrumenten van bekrachtiging of goedkeuring worden neergelegd bij de depositaris, die de andere partij daarvan in kennis stelt.
2. De secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie is de depositaris van deze overeenkomst.
3. Deze overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij het laatste bekrachtigings- of goedkeuringsinstrument heeft ontvangen.
4. Niettegenstaande lid 3 komen de partijen overeen om deze overeenkomst voorlopig toe te passen, zoals uiteengezet in lid 5, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en binnenlandse wetgeving.
5. Deze overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de eerste dag van de tweede maand volgende op de datum waarop de depositaris aan de partijen heeft meegedeeld dat hij het volgende heeft ontvangen:
 - a) de kennisgeving van de Europese Unie dat zij de voor de Europese Unie en haar lidstaten relevante en voor dit doel noodzakelijke procedures heeft voltooid; en

EU/AM/nl 74

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

ARTIKEL 31

Authentieke teksten

Deze overeenkomst is in tweevoud opgesteld in de Bulgaarse, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Ierse, de Italiaanse, de Kroatische, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische, de Zweedse en de Armeense taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies beslist het gemengd comité over de te gebruiken taalversie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

EU/AM/nl 75

BIJLAGE I**OVERGANGSBEPALINGEN**

1. Onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie wordt geëvalueerd of Armenië voldoet aan alle in bijlage II vermelde regelgevende eisen en normen op het gebied van luchtvervoer, met uitzondering van de in bijlage II, deel C, vermelde wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart; deze evaluatie moet worden gevalideerd door een besluit van het gemengd comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze overeenkomst uitgevoerd.
2. Niettegenstaande artikel 3 hebben de overeengekomen rechten en gespecificeerde routes van deze overeenkomst tot het ogenblik van de vaststelling van het in lid 1 vermelde besluit geen betrekking op het recht voor de luchtvaartmaatschappijen om andere rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen dan die welke zijn verleend uit hoofde van bilaterale overeenkomsten tussen de Republiek Armenië en EU-lidstaten, met inbegrip van dergelijke rechten voor de luchtvaartmaatschappijen uit Armenië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie.

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

EU/AM/Bijlage I/nl 1

3. Onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie wordt geëvalueerd of Armenië voldoet aan alle in bijlage II, deel C, vermelde regelgevende eisen en normen op het gebied van beveiliging van de luchtvaart; deze evaluatie moet worden gevalideerd door een besluit van het gemengd comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze overeenkomst uitgevoerd. Ondertussen past Armenië document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie toe.
4. Bij de vaststelling van het in lid 3 vermelde besluit wordt het vertrouwelijke deel van de beveiligingswetgeving, zoals vermeld in bijlage II, deel C, ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteit van Armenië, voor zover een overeenkomst wordt gesloten over de uitwisseling van gevoelige beveiligingsinformatie, inclusief EU-gerubriceerde informatie.
5. De geleidelijke toepassing door Armenië van de volledige, in bijlage II vermelde EU-wetgeving inzake luchtvervoer kan regelmatig worden geëvalueerd. Deze evaluaties worden uitgevoerd door de Europese Commissie, in samenwerking met Armenië.
6. Vanaf de datum van het in lid 1 vermelde besluit, past Armenië regels voor de afgifte van exploitatievergunningen toe die in wezen gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap. De bepalingen van artikel 4, lid 3, welke betrekking hebben op de wederzijdse erkenning van de deugdelijkheids- of nationaliteitsvaststelling door de bevoegde autoriteiten van Armenië, worden door de bevoegde autoriteiten van de Europese Unie toegepast nadat het gemengd comité heeft bevestigd dat Armenië dergelijke regels met betrekking tot de afgifte van exploitatievergunningen volledig toepast.

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

EU/AM/Bijlage I/nl 3

BIJLAGE II

(Wordt regelmatig geactualiseerd)

REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE BURGERLUCHTVAART

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

A. MARKTTOEGANG EN BIJBEHORENDE KWESTIES

Nr. 1008/2008

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 1

Nr. 785/2004

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

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 8.

Nr. 2009/12

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11.

Nr. 96/67

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 2

Nr. 80/2009

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

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

B. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

De veiligheid van de burgerluchtvaart en de EASA-basisverordening

Nr. 216/2008

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

- Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009
- Verordening (EG) nr. 1108/2009

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1, 2 en 3 (alleen het eerste lid) en de bijlage

EU/AM/Bijlage II/nl 3

- Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013
- Verordening (EU) 2016/4 van de Commissie van 5 januari 2016

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

Nr. 319/2014

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

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

Nr. 646/2012

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 25.

EU/AM/Bijlage II/nl 4

Nr. 104/2004

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

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

Vluchtuitvoeringen

Nr. 965/2012

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

- Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013
- Verordening (EU) nr. 71/2014 van de Commissie van 27 januari 2014
- Verordening (EU) nr. 83/2014 van de Commissie van 29 januari 2014
- Verordening (EU) nr. 379/2014 van de Commissie van 7 april 2014

EU/AM/Bijlage II/nl 5

- Verordening (EU) 2015/140 van de Commissie van 29 januari 2015
- Verordening (EU) 2015/1329 van de Commissie van 31 juli 2015
- Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015
- Verordening (EU) 2015/2338 van de Commissie van 11 december 2015
- Verordening (EU) 2016/1199 van de Commissie van 22 juli 2016
- Verordening (EU) 2017/363 van de Commissie van 1 maart 2017

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

Bemanningen

Nr. 1178/2011

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 6

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

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

Onderzoek naar ongevallen

Nr. 996/2010

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 7

Nr. 2012/780

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5.

Initiële luchtwaardigheid

Nr. 748/2012

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 8

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

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

Permanente luchtwaardigheid

Nr. 1321/2014

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 9

Aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties

Nr. 2015/640

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

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

Luchtvaartterreinen

Nr. 139/2014

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 10

Luchtvaartmaatschappijen uit derde landen

Nr. 452/2014

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

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

Luchtverkeersbeheerdiensten en luchtvaartnavigatiediensten

Nr. 2015/340

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 11

Nr. 2017/373

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

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

Melding van voorvallen

Nr. 376/2014

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 12

Nr. 2015/1018

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

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

Normaliseringsinspecties

Nr. 628/2013

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 26.

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

EU/AM/Bijlage II/nl 13

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

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

Nr. 473/2006

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 14

Nr. 474/2006

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

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

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

Technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

Nr. 3922/91

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

- Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006
- Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006

EU/AM/Bijlage II/nl 15

- Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie van 11 december 2007
- Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008

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

C. BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

Nr. 300/2008

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

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

Nr. 272/2009

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

- Verordening (EU) nr. 297/2010 van de Commissie van 9 april 2010

EU/AM/Bijlage II/nl 16

- Verordening (EU) nr. 720/2011 van de Commissie van 22 juli 2011
- Verordening (EU) nr. 1141/2011 van de Commissie van 10 november 2011
- Verordening (EU) nr. 245/2013 van de Commissie van 19 maart 2013

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

Nr. 1254/2009

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

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

Nr. 18/2010

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

EU/AM/Bijlage II/nl 17

Nr. 2015/1998

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

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

Nr. 2015/8005

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

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

Nr. 72/2010

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 18

D. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 549/2004

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

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

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

Nr. 550/2004

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 19

Nr. 551/2004

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

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 9.

Nr. 552/2004

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

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 20

Prestaties en tarieven

Nr. 390/2013

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

Nr. 391/2013

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

Netwerkfuncties

Nr. 677/2011

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 21

Nr. 255/2010

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

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

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

Nr. 2011/4130

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

EU/AM/Bijlage II/nl 22

Interoperabiliteit

Nr. 1032/2006

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

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

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

Nr. 1033/2006

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

- Verordening (EU) nr. 929/2010 van de Commissie van 18 oktober 2010
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 428/2013 van de Commissie van 8 mei 2013

EU/AM/Bijlage II/nl 23

- Uitvoeringsverordening (EU) 2016/2120 van de Commissie van 2 december 2016

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

Nr. 633/2007

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

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

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

Nr. 29/2009

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 24

Nr. 262/2009

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

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

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

Nr. 73/2010

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

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

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

Nr. 1206/2011

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 25

Nr. 1207/2011

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

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

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

Nr. 1079/2012

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 26

SESAR

Nr. 219/2007

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

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

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

Nr. 409/2013

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 15.

EU/AM/Bijlage II/nl 27

Nr. 716/2014

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

Luchtruim

Nr. 2150/2005

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

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

Nr. 923/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010, gewijzigd bij:

- Verordening (EU) 2015/340 van de Commissie van 20 februari 2015,

EU/AM/Bijlage II/nl 28

- Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1185 van de Commissie van 20 juli 2016.

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

Nr. 1332/2011

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

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

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

E. MILIEU EN GELUID

Nr. 2002/49

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

- Verordening (EG) nr. 1137/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008

EU/AM/Bijlage II/nl 29

- Richtlijn (EU) 2015/996 van de Commissie van 19 mei 2015

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

Nr. 2003/96

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

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

Nr. 2006/93

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

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

Nr. 598/2014

Verordening (EG) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG

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

EU/AM/Bijlage II/nl 30

F. CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 2027/97

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

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

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

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 16.

EU/AM/Bijlage II/nl 31

Nr. 1107/2006

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

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

G. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 89/391

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

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 32

Nr. 2000/79

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

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

Nr. 2003/88

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

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

EU/AM/Bijlage II/nl 33