COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 15.4.2014
COM(2014) 18 final

ANNEX 1

ALLEGATO

Progetto di accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e l'Ucraina

della

proposta di decisione del Consiglio

concernente la firma, a nome dell'Unione europea, e l'applicazione provvisoria di un accordo sullo spazio aereo comune tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e l'Ucraina

ALLEGATO

Progetto di

ACCORDO SULLO SPAZIO AEREO COMUNE TRA L'UNIONE EUROPEA E I SUOI STATI MEMBRI E L'UCRAINA

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA DI CROAZIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

L'UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

in quanto parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (di seguito i "trattati UE") e Stati membri dell'Unione europea (di seguito gli "Stati membri"),

L'UNIONE EUROPEA, in appresso "l'Unione" o "l'Unione europea" o "l'UE", da una parte,

e

L'UCRAINA dall'altra,

tutti i summenzionati di seguito denominati "le parti".

DESIDERANDO costituire uno spazio aereo comune (Common Aviation Area – CAA) basato sull'accesso reciproco ai mercati del trasporto aereo delle parti, con pari condizioni di concorrenza e rispetto delle stesse norme – comprese quelle relative alla sicurezza aerea (security e safety), alla gestione del traffico aereo, agli aspetti sociali e all'ambiente.

RICONOSCENDO il carattere integrato dell'aviazione civile internazionale e i diritti e gli obblighi dell'Ucraina e degli Stati membri dell'Unione europea derivanti dalla loro appartenenza a organizzazioni dell'aviazione internazionale, in particolare l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, nonché da accordi internazionali sottoscritti con paesi terzi e organizzazioni internazionali.

DESIDERANDO intensificare le relazioni tra le parti nel settore dei trasporti aerei, anche per quanto riguarda la cooperazione industriale, e per sviluppare ulteriormente il quadro dell'attuale sistema di accordi in materia di servizi aerei

al fine di promuovere i legami economici, culturali e a livello di trasporti tra le parti.

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo in grado di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati.

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti.

PRENDENDO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944.

TENENDO CONTO che l'accordo di partenariato e cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri e l'Ucraina prevede che, allo scopo di garantire uno sviluppo coordinato dei trasporti tra le parti, adeguati alle loro esigenze commerciali, le condizioni di reciproco accesso al mercato e la fornitura di servizi nel settore del trasporto aereo possono essere definite da accordi specifici.

DESIDERANDO dar modo ai vettori aerei di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti.

DESIDERANDO fare in modo che tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti dei vettori aerei, beneficino di un accordo liberalizzato.

INTENDENDO a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi vigenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i dipendenti e le comunità di entrambe le parti.

CONCORDANDO sul fatto che è opportuno fondare le norme dello spazio aereo comune sulla pertinente normativa dell'Unione europea, come stabilito nell'allegato I del presente accordo, fatte salve le disposizioni contenute nel trattato sull'Unione europea e nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (i trattati UE) e la Costituzione dell'Ucraina.

PRENDENDO ATTO dell'intenzione dell'Ucraina di inserire nella propria normativa in materia aeronautica i requisiti e le norme corrispondenti dell'Unione europea, anche per quanto riguarda i futuri sviluppi legislativi all'interno dell'UE.

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza

delle persone o dei beni, incidono negativamente sull'operatività degli aeromobili e minano la fiducia dei viaggiatori nella sicurezza dell'aviazione civile.

RICONOSCENDO che il rispetto integrale delle norme del CAA consente alle parti di coglierne tutti i benefici, tra cui l'apertura dell'accesso ai mercati, e di massimizzare i vantaggi per i consumatori e le industrie di entrambe le parti.

RICONOSCENDO che la creazione del CAA e l'applicazione delle sue norme non possono avvenire senza l'adozione di accordi transitori.

RICONOSCENDO l'importanza che riveste un'assistenza adeguata in questa prospettiva.

SOTTOLINEANDO che alle compagnie aeree dovrebbero essere riconosciute condizioni trasparenti e non discriminatorie per quanto riguarda l'accesso alle infrastrutture di trasporto aereo in particolare quando tali infrastrutture sono limitate, tra cui, ma non esclusivamente, l'accesso agli aeroporti.

DESIDERANDO assicurare la parità di condizioni alle compagnie aeree, garantendo eque e pari opportunità nell'esercizio dei servizi aerei concordati.

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra compagnie aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo.

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica internazionale in materia di trasporto aereo e riconoscendo il diritto degli Stati sovrani di adottare misure adeguate a questo fine.

PRENDENDO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999.

ACCOGLIENDO CON FAVORE il dialogo in corso tra le Parti diretto ad approfondire le loro relazioni in altri settori, in particolare per facilitare la circolazione delle persone,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

TITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ARTICOLO 1

OBIETTIVI E AMBITO DI APPLICAZIONE

Scopo del presente accordo è la graduale creazione di uno Spazio aereo comune tra l'Unione europea, i suoi Stati membri e l'Ucraina, fondato in particolare su norme identiche in materia di sicurezza (safety e security), gestione del traffico aereo, ambiente, tutela dei consumatori, sistemi telematici di prenotazione, nonché per quanto riguarda gli aspetti sociali. A questo fine il presente accordo stabilisce le norme, i requisiti tecnici, le procedure amministrative, le norme operative di base, le modalità di attuazione applicabili tra le parti nel rispetto delle condizioni stabilite anche nel seguito.

Tale spazio aereo comune si basa sul libero accesso al mercato del trasporto aereo e su pari condizioni di concorrenza.

ARTICOLO 2

DEFINIZIONI

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1. "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 16 (Concessione di diritti) e dell'allegato II al presente accordo;

2. "Accordo", il presente Accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;

3. "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico a titolo oneroso o in locazione, che, per chiarezza, include i servizi di linea e non di linea (charter) e il servizio integrale di trasporto merci;

4. "vettore aereo", una compagnia o impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio valida o di un'autorizzazione equivalente;

5. "autorità competenti", gli organismi governativi o gli enti pubblici responsabili dell'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

6. "compagnie o imprese", soggetti di diritto civile o di diritto commerciale, ivi comprese le società cooperative, e altre persone giuridiche contemplate dal diritto pubblico o privato, ad eccezione delle società che non si prefiggono scopi di lucro;

7. "Convenzione", la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, che include:

a) ogni emendamento entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della Convenzione e che sia stato ratificato sia dall'Ucraina che da uno Stato membro o dagli Stati membri dell'Unione europea;

e

b) ogni allegato o suo emendamento adottato a norma dell'articolo 90 della Convenzione, a condizione che detto allegato o emendamento sia entrato in vigore simultaneamente per l'Ucraina e per uno Stato membro o gli Stati membri dell'Unione europea, in quanto pertinente per la questione di cui trattasi;

8. "accordo ECAA", l'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim in Kosovo[1] sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo;

9. "AESA", Agenzia europea per la sicurezza aerea, istituita a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE;

10. "controllo effettivo", un complesso di diritti, rapporti contrattuali, o ogni altro mezzo che separatamente o congiuntamente e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso conferisce la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, in particolare:

a) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di un'impresa,

b) dei diritti o dei contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di un'impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa;

---

[1] Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244 dell'UNSC e con il parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

11. "controllo regolamentare effettivo" significa che l'autorità competente per il rilascio delle licenze di una parte, che ha rilasciato una licenza d'esercizio o autorizzazione ad un vettore aereo, verifica periodicamente che i criteri applicabili per l'esercizio di servizi aerei internazionali, in base alla quale una licenza di esercizio o autorizzazione vengono rilasciati, sono soddisfatti dal vettore aereo in questione, in conformità alle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari nazionali, mentre per quanto concerne la sicurezza (intesa come safety e security) l'autorità competente mantiene un'adeguata sorveglianza in conformità almeno alle norme dell'ICAO;

12. "trattati UE", il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

13. "Stato membro dell'UE", uno Stato membro dell'Unione europea;

14. "idoneità", l'idoneità di un vettore aereo a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, il possesso della capacità finanziaria soddisfacente e delle competenze appropriate in materia di gestione e la sua disponibilità a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi relativi alle operazioni di detti servizi;

15. "diritto di quinta libertà": il diritto o il privilegio concesso da uno Stato ("Stato concedente") ai vettori aerei di un altro Stato ("Stato concessionario") di fornire servizi di trasporto aerei internazionali tra il territorio dello Stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che tali servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;

16. "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e, se del caso, degli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;

17. "ICAO", l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile istituita in conformità alla Convenzione;

18. "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo tra punti situati in almeno due Stati;

19. "trasporto pubblico intermodale", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili e da parte di uno o più modi di trasporto di superficie, di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, a titolo oneroso o mediante noleggio;

20. "misura", qualsiasi provvedimento adottato dalle Parti, sotto forma di disposizione legislativa o regolamentare, norma, procedura, decisione, provvedimento amministrativo o sotto qualsiasi altra forma;

21. "cittadino":

a) qualsiasi persona avente la cittadinanza ucraina nel caso dell'Ucraina o la nazionalità di uno Stato membro dell'UE nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri; oppure

b) qualsiasi persona giuridica che i) la cui proprietà sia detenuta, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi la cittadinanza ucraina nel caso dell'Ucraina, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro dell'UE o di uno degli altri Stati elencati nell'allegato V nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, e che sia effettivamente e stabilmente soggetta al loro controllo, e ii) il cui principale centro di attività si trovi in Ucraina nel caso dell'Ucraina o in uno Stato membro nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri;

22. "nazionalità", quando è riferita a un vettore aereo, il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative ad aspetti quali la proprietà, il controllo effettivo e la sede principale di attività;

23. "licenza di esercizio":

a) nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, un'autorizzazione, rilasciata dall'autorità competente per il rilascio delle licenze a una compagnia o un'impresa, che consente di operare servizi aerei ai sensi della pertinente normativa dell'UE e

b) nel caso dell'Ucraina, una licenza per il trasporto aereo di passeggeri e/o di merci, concessa in virtù della pertinente normativa dell'Ucraina;

24. "prezzo":

a) le "tariffe aeree passeggeri", che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e

b) le "tariffe aeree merci", il prezzo da pagare per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la

remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.

Questa definizione comprende, laddove applicabile, il trasporto di superficie connesso alle operazioni di trasporto aereo internazionale e le condizioni ad esso applicabili;

25. "accordo di partenariato e cooperazione", accordo di partenariato e di cooperazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e l'Ucraina, dall'altra, fatto a Lussemburgo il 14 giugno 1994, e ogni strumento che gli succede;

26. "principale centro di attività", la sede principale o sociale di una compagnia aerea nel territorio della parte in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;

27. "oneri di servizio pubblico", tutti gli oneri imposti ai vettori aerei nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea rispondenti a determinati criteri prestabiliti di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indennizzati dalla parte interessata per l'adempimento degli oneri di servizio pubblico;

28. "SESAR", l'elemento tecnologico del Cielo unico europeo (Programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo) che ha l'obiettivo di garantire all'Unione europea, entro il 2020, un'infrastruttura di controllo del traffico aereo ad alta efficienza, tale da garantire uno sviluppo del trasporto aereo sicuro e compatibile con l'ambiente;

29. "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso da un'autorità o organismo regionale o da un altro organismo pubblico, ossia quando:

a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o assunzione di passività della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;

b) un organismo governativo o regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote, o le riduce indebitamente;

c) la pubblica amministrazione, un ente regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure

d) un governo, un organismo regionale o un ente pubblico di altro tipo effettui versamenti a un meccanismo di finanziamento, o incarichi o dia ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisca in sostanza dalle normali prassi dei governi;

e quando sia in tal modo conferito un vantaggio;

30. "parti contraenti", da un lato l'Unione europea o i suoi Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze, e dall'altro l'Ucraina;

31. "territorio", nel caso dell'Ucraina, le aree territoriali e le acque territoriali ad esse adiacenti sotto la sovranità dell'Ucraina, e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni stabilite da tali trattati e da ogni strumento che ad essi dovesse succedere. L'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la loro controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale è situato l'aeroporto. La suddetta applicazione è determinata dall’applicazione della normativa dell’Unione all’aeroporto di Gibilterra. L'Ucraina verrà informata in merito alla portata della suddetta applicazione;

32. "accordo di transito", l'accordo di transito sui servizi aerei internazionali, fatto a Chicago il 7 dicembre 1944; e

33. "onere d'uso", un onere imposto ai vettori aerei da parte dell'autorità competente o autorizzato da tale autorità per l'uso da parte di aeromobili, loro equipaggi, passeggeri, merci e posta, di infrastrutture e di servizi connessi alla navigazione aerea (anche nel caso di sorvoli), il controllo del traffico aereo, la sicurezza aeroportuale e dell'aviazione.

ARTICOLO 3

APPLICAZIONE DELL'ACCORDO

34. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal

presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi dello stesso.

35. L'attuazione delle misure di cui sopra non pregiudica i diritti e gli obblighi di ciascuna parte derivanti dalla sua partecipazione a organizzazioni internazionali e/o accordi internazionali, in particolare la Convenzione e l'Accordo sul transito.

36. Nell'applicare i principi di cui al paragrafo 1 del presente articolo le parti:

a) nell'ambito di applicazione del presente accordo abrogano tutte le misure amministrative, tecniche o di altro tipo unilaterali, che potrebbero costituire una restrizione indiretta e avere effetti discriminatori sulla fornitura di servizi aerei a norma del presente accordo; e

b) nell'ambito del presente accordo, si astengono dall'applicare misure amministrative, tecniche o legislative che potrebbero comportare discriminazioni nei confronti di cittadini o compagnie o imprese dell'altra parte nella fornitura di servizi nell'ambito del presente accordo.

ARTICOLO 4

NON DISCRIMINAZIONE

Nell'ambito di applicazione del presente accordo e fatte salve eventuali disposizioni speciali in esso contenute, è vietata ogni discriminazione in ragione della cittadinanza.

TITOLO II

COOPERAZIONE REGOLAMENTARE

ARTICOLO 5

PRINCIPI GENERALI DELLA COOPERAZIONE NORMATIVA

1. Le parti cooperano con tutti i mezzi possibili per assicurare il graduale inserimento nella normativa dell'Ucraina dei requisiti e delle norme contenuti negli atti dell'Unione europea di cui all'allegato I del presente accordo, nonché l'attuazione da parte dell'Ucraina di queste disposizioni tramite:

a) consultazioni periodiche, nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo per l'interpretazione della legislazione dell'UE di cui al paragrafo 1 del presente articolo in materia di sicurezza (safety e security) dei

trasporti aerei, gestione del traffico aereo, tutela dell'ambiente, accesso al mercato e questioni accessorie, questioni sociali, protezione dei consumatori e altri settori disciplinati dall'accordo;

b) fornitura di adeguata assistenza in aree specifiche individuate dalle parti;

c) consultazioni e scambio di informazioni sulla nuova legislazione ai sensi dell'articolo 15 (nuova legislazione) del presente accordo.

2. L'Ucraina adotta le misure necessarie per inserire nel proprio ordinamento giuridico e attuare i requisiti e le norme contenuti negli atti dell'Unione europea elencati nell'allegato I del presente accordo in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'articolo 33 (disposizioni transitorie) e il relativo allegato III del presente accordo.

3. Le parti si scambiano reciprocamente informazioni in merito alle rispettive autorità competenti in materia di sorveglianza della sicurezza, aeronavigabilità, rilascio di licenze ai vettori aerei, questioni aeroportuali, sicurezza (security) della navigazione, gestione del traffico aereo, indagini su incidenti e inconvenienti, l'istituzione di diritti aeroportuali e di navigazione aerea senza indugio tramite il comitato misto di cui all'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo.

ARTICOLO 6

OSSERVANZA DELLE DISPOSIZIONI LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI

1. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'entrata o l'uscita di aeromobili impegnati in attività di trasporto aereo o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili, devono essere osservate dai vettori aerei dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una delle parti.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'entrata o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci imbarcati su aeromobili (compresi i regolamenti relativi all'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da, o per il loro conto, i suddetti passeggeri, equipaggi o merci, dei vettori aerei dell'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una delle parti.

ARTICOLO 7

SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO (SAFETY)

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle rispettive normative che fissano requisiti e norme in materia di sicurezza aerea specificati nella parte C dell'allegato I del presente accordo, alle condizioni stabilite di seguito.

2. Pur provvedendo a svolgere funzioni e compiti dello Stato in materia di progettazione, fabbricazione, registrazione e dell'operatore, come previsto dalla Convenzione, l'Ucraina deve inserire nella propria legislazione e applicare effettivamente i criteri e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in conformità alle disposizioni transitorie stabilite nell'allegato III del presente accordo.

3. Le parti cooperano per garantire l'effettiva attuazione da parte dell'Ucraina della propria normativa adottata con l'obiettivo di inserire i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo. A questo fine, l'Ucraina deve essere coinvolta nel lavoro dell'AESA in qualità di osservatore a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo, come prevede l'allegato VI del presente accordo.

4. Per garantire il funzionamento di servizi concordati a norma del comma 1, lettere a), b), c) e d) dell'articolo 16 (concessione di diritti) del presente accordo, ciascuna delle parti riconosce la validità dei certificati di aeronavigabilità, dei certificati di competenza e delle licenze rilasciate o convalidate dall'altra parte e ancora in vigore, a condizione che i requisiti relativi a tali certificati o licenze siano almeno equivalenti alle norme minime che possono essere stabilite a norma della Convenzione.

5. Il riconoscimento da parte degli Stati membri dell'UE di certificati rilasciati dall'Ucraina di cui all'allegato IV, sezione I, del presente accordo, è deciso in conformità alle disposizioni di cui all'allegato III del presente accordo.

6. Le parti cooperano per promuovere la convergenza dei sistemi di certificazione nelle aree dell'aeronavigabilità iniziale e continua.

7. Le parti garantiscono che gli aeromobili registrati presso una delle parti e di cui si sospetta la non conformità alle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni di rampa da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, dirette a controllare sia la validità dei documenti relativi

all'aeromobile e all'equipaggio che le condizioni apparenti dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

8. Le parti procedono a uno scambio di informazioni, tra cui quelle relative a tutti i rilievi, individuati nel corso delle ispezioni di rampa eseguite in conformità al paragrafo 7 del presente articolo, mediante gli opportuni mezzi.

9. Le autorità competenti di una delle parti possono chiedere che si svolgano consultazioni con le autorità competenti dell'altra parte, in qualsiasi momento, in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte, incluse le aree diverse da quelli contemplate dagli atti di cui all'allegato I del presente accordo, o sui rilievi, individuati durante le ispezioni di rampa. Le consultazioni si tengono entro trenta (30) giorni dalla richiesta.

10. Nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata come diretta a limitare la facoltà di una parte di adottare immediatamente tutte le misure idonee quando essa accerta che un aeromobile, un prodotto o un servizio può:

    a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità alla Convenzione o ai requisiti e alle norme specificati nella parte C dell'allegato I del presente accordo, secondo il caso;

    b) dare adito a gravi preoccupazioni — a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 7 del presente articolo — in merito alla non conformità di un aeromobile o del funzionamento di un aeromobile alle norme minime stabilite in conformità alla Convenzione o ai requisiti e alle norme specificate nella parte C dell'allegato I del presente accordo, secondo il caso; oppure

    c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità alla Convenzione o alle norme e requisiti specificati nella parte C dell'allegato I del presente accordo, secondo il caso.

11. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 10 del presente articolo, le autorità competenti di una parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria iniziativa.

12. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 10 del presente articolo non vengano revocate anche se sia venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

13. Qualsiasi modifica alla normativa nazionale per quanto riguarda lo status delle autorità competenti dell'Ucraina o qualsiasi autorità competente

degli Stati membri dell'UE è notificata tempestivamente dalla parte interessata alle altre parti.

ARTICOLO 8

SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO (SECURITY)

1. L'Ucraina deve incorporare nella propria legislazione e applica effettivamente le disposizioni contenute nel documento 30, parte II, dell'ECAC (Conferenza europea dell'aviazione civile) in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo. Nel quadro delle valutazioni di cui all'articolo 33 (disposizioni transitorie), paragrafo 2, del presente accordo, gli ispettori della Commissione europea possono partecipare in qualità di osservatori alle ispezioni effettuate dalle autorità competenti ucraine in aeroporti situati nel territorio dell'Ucraina, secondo un meccanismo concordato dalle due parti. Il presente accordo non pregiudica i diritti e gli obblighi dell'Ucraina e degli Stati membri dell'Unione europea a norma dell'allegato 17 della Convenzione.

2. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montréal il 23 settembre 1971, del Convenzione per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmata a Montréal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montréal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

3. Le parti contraenti si forniscono reciprocamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire atti di sequestro illecito di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti e degli impianti e servizi di navigazione aerea, così come qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

4. Nelle reciproche relazioni le parti agiscono in conformità alle norme per la sicurezza dell'aviazione e, se e in quanto da loro applicate, alle

pratiche raccomandate stabilite dall'ICAO e allegate alla Convenzione, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Entrambe le parti richiedono che gli operatori di aeromobili iscritti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio, agiscano in conformità alle suddette disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione civile.

5. Entrambe le parti dispongono affinché, nei rispettivi territori, vengano prese misure efficaci per proteggere l'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, tra cui, a titolo esemplificativo, controlli dei passeggeri e dei bagagli a mano, controlli dei bagagli da stiva, controlli di sicurezza delle merci e della posta prima dell'imbarco o del caricamento sull'aeromobile e controlli di sicurezza sulle forniture per l'aeromobile e per l'aeroporto e controllo dell'accesso nonché controllo tramite screening di persone diverse dai passeggeri all'ingresso nelle aree sterili. Tali misure devono essere adeguate, se necessario, per far fronte alle vulnerabilità e minacce nel settore dell'aviazione civile. Ciascuna parte conviene che i propri vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione civile, di cui al paragrafo 4 del presente articolo previste dall'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte.

6. Ciascuna parte prende inoltre favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare ragionevoli misure speciali di sicurezza per far fronte a una minaccia specifica. Tranne quando ciò non sia ragionevolmente possibile in una situazione di emergenza, ciascuna parte informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo.

7. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente termine in condizioni di sicurezza a tale incidente o minaccia di incidente.

8. Ciascuna parte adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di

interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta ciò sia possibile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

9. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di sicurezza dell'aviazione civile previste dal presente articolo, tale parte richiede consultazioni immediate con l'altra parte.

10. Fatto salvo quanto disposto dell'articolo 19 (Rifiuto, revoca, sospensione, limitazione di autorizzazione o permesso tecnico) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a negare, revocare, limitare o a imporre determinate condizioni all'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei di tale altra parte.

11. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti possono prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

12. Qualsiasi misura adottata in conformità ai paragrafi 10 o 11 del presente articolo è sospesa in seguito all'adempimento dell'altra parte al disposto del presente articolo.

ARTICOLO 9

GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relative alla gestione del traffico aereo specificata nella parte B dell'allegato I del presente accordo, alle condizioni stabilite di seguito.

2. L'Ucraina incorpora nella propria legislazione e applica effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo.

3. Le parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo per garantire l'effettiva applicazione da parte dell'Ucraina della propria legislazione adottata con l'obiettivo di incorporare i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, nonché al fine di estendere il cielo unico europeo all'Ucraina in modo da potenziare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza complessiva delle operazioni di traffico aereo generale in Europa, ottimizzare le capacità di controllo del traffico aereo, ridurre al minimo i ritardi e migliorare l'efficienza ambientale.

4. A questo fine, l'Ucraina partecipa come osservatore ai lavori del comitato per il cielo unico a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'accordo e soggetti e/o autorità competenti ucraini sono associati su base non discriminatoria, con un adeguato coordinamento per quanto riguarda SESAR in conformità alla pertinente normativa.

5. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.

6. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo:

   a) l'Ucraina adotta le misure necessarie per adeguare le proprie strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo unico europeo, e

   b) l'Unione europea facilita la partecipazione dell'Ucraina alle attività operative nei settori dei servizi di navigazione aerea, dell'uso dello spazio aereo e dell'interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo.

7. Il presente accordo lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi dell'Ucraina a norma della Convenzione, nonché gli accordi regionali di navigazione aerea in vigore ed approvati dal Consiglio dell'ICAO. Dopo l'entrata in vigore del presente accordo, ogni ulteriore accordo regionale dovrà essere conforme alle sue disposizioni.

8. Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza diretto a massimizzare la capacità dello spazio aereo e l'efficienza della gestione del traffico aereo e subordinatamente alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, l'Ucraina organizza lo spazio aereo sotto la sua responsabilità in conformità ai requisiti dell'UE per quanto riguarda l'istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), secondo quanto previsto nella parte B dell'allegato I del presente accordo.

   Le parti cooperano per valutare la possibile integrazione dello spazio aereo sotto la responsabilità dell'Ucraina in un FAB, in conformità alla normativa dell'UE e tenendo conto dei vantaggi operativi di tale integrazione.

9. Il riconoscimento da parte degli Stati membri dell'UE dei certificati pertinenti rilasciati dall'Ucraina di cui all'allegato IV, sezione 2, del presente accordo, è deciso in conformità alle disposizioni di cui all'allegato III del presente accordo.

ARTICOLO 10

AMBIENTE

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di sviluppo e attuazione della politica del trasporto aereo. Le parti riconoscono che sono necessari interventi a livello mondiale, regionale, nazionale e/o locale per ridurre al minimo l'impatto dell'aviazione civile sull'ambiente.

2. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relative all'ambiente specificati nella parte C dell'allegato I del presente accordo, alle condizioni stabilite di seguito.

3. L'Ucraina incorpora nella propria legislazione e applica effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 2 del presente articolo, in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo.

4. Le parti cooperano per garantire l'effettiva attuazione da parte dell'Ucraina della legislazione adottata con l'obiettivo di incorporare i requisiti e le norme di cui al paragrafo 2 del presente articolo, ma riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e di garantire che le eventuali misure adottate per mitigare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

5. Nessuna disposizione del presente accordo è intesa a limitare la facoltà delle autorità competenti di una parte di adottare tutte le misure appropriate per prevenire o affrontare altrimenti il problema dell'impatto ambientale del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità e siano pienamente coerenti con i diritti e gli obblighi delle parti in base al diritto internazionale.

ARTICOLO 11

TUTELA DEI CONSUMATORI

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relative alla tutela dell'ambiente specificati nella parte F dell'allegato I del presente accordo.

2. L'Ucraina incorpora nella propria legislazione e applica effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in

conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo.

3. Le parti cooperano per assicurare l'effettiva attuazione da parte dell'Ucraina della propria normativa adottata con l'obiettivo di inserire i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

4. Le parti cooperano altresì al fine di garantire la tutela dei diritti dei consumatori derivanti dal presente accordo.

ARTICOLO 12

COOPERAZIONE INDUSTRIALE

1. Le parti si adoperano per rafforzare la cooperazione industriale, in particolare attraverso:

i) lo sviluppo di legami commerciali tra i fabbricanti del settore aeronautico di entrambe le parti;

ii) la promozione e lo sviluppo di progetti comuni allo scopo di raggiungere uno sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo, comprese le infrastrutture;

iii) la cooperazione tecnica per l'attuazione di norme UE;

iv) la promozione di opportunità per fabbricanti e progettisti del settore aeronautico; e

v) la promozione di investimenti nell'ambito del presente accordo.

2. Il presente accordo non pregiudica le norme tecniche e industriali esistenti in Ucraina per la fabbricazione di aeromobili e dei loro componenti che non sono contemplati dall'allegato I del presente accordo.

3. Spetta al comitato misto monitorare e facilitare la cooperazione industriale.

ARTICOLO 13

SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relative ai sistemi telematici di prenotazione specificati nella parte G dell'allegato I del presente accordo. Le parti garantiscono il libero accesso dei sistemi telematici di prenotazione di una parte al mercato dell'altra parte.

2. L'Ucraina incorpora nella propria legislazione e applica effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in

conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo.

3. Le parti cooperano per assicurare l'effettiva attuazione da parte dell'Ucraina della propria normativa adottata con l'obiettivo di inserire i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

ARTICOLO 14

ASPETTI SOCIALI

1. Ferme restando le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo, le parti agiscono in conformità alle rispettive normative per quanto riguarda i requisiti e le norme relative agli aspetti sociali specificati nella parte E dell'allegato I del presente accordo.

2. L'Ucraina adotta le misure necessarie per incorporare nella propria normativa e applicare effettivamente i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in conformità alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo.

3. Le parti cooperano per assicurare l'effettiva attuazione da parte dell'Ucraina della propria normativa adottata con l'obiettivo di inserire i requisiti e le norme di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

ARTICOLO 15

NUOVE DISPOSIZIONI LEGISLATIVE

1. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente articolo e dell'articolo 4 (non-discriminazione) del presente accordo, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente nuove norme o modificare la propria normativa esistente nel settore del trasporto aereo o un settore ad esso connesso menzionato nell'allegato I del presente accordo.

2. Se una delle parti ritiene di adottare nuove norme nel campo di applicazione del presente accordo o una modifica della propria legislazione, ne informa l'altra parte. Su richiesta di una o l'altra delle parti, il Comitato misto, entro i successivi due mesi, procede ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tale innovazione o modifica legislativa ai fini dell'applicazione del presente accordo.

3. Il comitato misto:

   (a) adotta una decisione di revisione dell'allegato I del presente accordo per recepire, se necessario su di una base di reciprocità, la nuova legislazione o la modifica in questione; oppure

(b) adotta una decisione per fare in modo che le nuove norme o le modifiche legislative in questione siano considerate conformi al presente accordo; oppure

(c) raccomanda eventuali altre misure da adottare entro un periodo di tempo ragionevole per assicurare il regolare funzionamento del presente accordo.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 16

CONCESSIONE DI DIRITTI

1. Ciascuna parte concede all'altra parte, in conformità all'allegato II e all'allegato III del presente accordo, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori aerei dell'altra parte:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (scopi non commerciali);

c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul proprio territorio al fine di caricare e scaricare traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata come tale da conferire alle compagnie aeree dell'Ucraina il diritto di imbarcare, nel territorio di uno Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati a un altro punto nel territorio di tale Stato membro.

ARTICOLO 17

AUTORIZZAZIONE E PERMESSO TECNICO

Quando ricevono richieste di autorizzazione di esercizio o di permesso tecnico da un vettore aereo di una parte, che devono essere presentate nella forma e nelle modalità prescritte per le autorizzazioni operative o i permessi tecnici, le autorità competenti dell'altra parte concedono le

appropriate autorizzazioni con il minimo ritardo procedurale, a condizione che:

a) per un vettore dell'Ucraina:

- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività in Ucraina e sia titolare di una licenza di esercizio in conformità alla legislazione vigente dell'Ucraina; e
- l'Ucraina eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a questo scopo sia chiaramente identificata; e
- salvo diversamente disposto dall'articolo 20 (Investimenti nei vettori aerei) del presente accordo, il vettore aereo appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, all'Ucraina e/o a suoi cittadini,

b) per un vettore dell'Unione europea qualora:

- il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma dei trattati UE e detenga una licenza di esercizio valida in conformità alla normativa dell'Unione europea; e
- lo Stato membro responsabile del rilascio del suo certificato di operatore aereo eserciti e mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore e l'autorità competente a tal fine sia chiaramente identificata; e
- salvo diversamente disposto dall'articolo 20 (Investimenti nei vettori aerei) del presente accordo, il vettore appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, e sia effettivamente controllato da Stati membri dell'UE e/o da loro cittadini o da altri Stati elencati nell'allegato V del presente accordo e/o da loro cittadini.

c) il vettore aereo ottemperi alle condizioni stabilite dalle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 6 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; e

d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 7 (Sicurezza aerea) e di cui all'articolo 8 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo.

ARTICOLO 18

RICONOSCIMENTO RECIPROCO DI DETERMINAZIONI REGOLAMENTARI

IN RELAZIONE ALL'IDONEITÀ E ALLA NAZIONALITÀ DEL VETTORE AEREO

1. Una volta ricevuta una domanda di autorizzazione o permesso tecnico da un vettore aereo di una parte, le autorità competenti dell'altra parte riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della nazionalità adottate dalle autorità competenti della prima parte in relazione a tale vettore aereo come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti in appresso.

2. Se, una volta ricevuta una domanda di autorizzazione o permesso tecnico da un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione o permesso tecnico, le autorità competenti della parte ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 17 (Autorizzazione e permesso tecnico) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, motivando in modo sostanziale la loro posizione. In tal caso ciascuna parte può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle pertinenti autorità competenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nel più breve tempo possibile. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo.

ARTICOLO 19

RIFIUTO, REVOCA, SOSPENSIONE O LIMITAZIONE DELLE AUTORIZZAZIONI O PERMESSO TECNICO

1. Le autorità competenti di ciascuna parte possono rifiutare, revocare, sospendere o limitare autorizzazioni di esercizio o permessi tecnici o sospendere o limitare in altro modo l'attività di un vettore aereo di un'altra parte qualora:

a) per un vettore dell'Ucraina:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività in Ucraina o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla normativa vigente dell'Ucraina; oppure

– l'Ucraina non eserciti o mantenga un controllo regolamentare effettivo sul vettore o l'autorità competente a questo scopo non sia chiaramente indicata; oppure

– salvo diversamente disposto dall'articolo 20 (Investimenti nei vettori aerei) del presente accordo, il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato dall'Ucraina e/o da suoi cittadini;

b) per un vettore aereo dell'Unione europea:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma dei trattati UE o non disponga di una valida licenza di esercizio in conformità alla normativa vigente dell'Unione europea; oppure

– lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o non mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo o l'autorità competente non sia chiaramente indicata; oppure

– salvo diversamente disposto dall'articolo 20 (Investimenti nei vettori aerei) del presente accordo, il vettore non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, o non sia effettivamente controllato da Stati membri dell'UE e/o da loro cittadini o da altri Stati elencati nell'allegato V del presente accordo e/o da loro cittadini;

c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 6 (Osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure

d) non vengano osservate o fatte osservare le disposizioni dell'articolo 7 (Sicurezza aerea) e dell'articolo 8 (Sicurezza dell'aviazione civile) del presente accordo; oppure

e) una parte abbia accertato, in conformità all'articolo 26 (Contesto concorrenziale), paragrafo 5 del presente accordo che non sono soddisfatte le condizioni per un contesto concorrenziale.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo sono esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte.

3. Nessuna delle parti si avvale dei diritti ad essa conferiti dal presente articolo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare autorizzazioni o

permessi tecnici di uno o più vettori aerei di una parte con la motivazione che la proprietà della partecipazione di maggioranza e/o il controllo effettivo di detto vettore aereo sono detenuti da una o più parti dell'accordo ECAA o da loro cittadini, a condizione che detta parte o dette parti dell'accordo ECAA garantiscano la reciprocità di trattamento e applichino i termini e le condizioni dell'accordo ECAA.

ARTICOLO 20

INVESTIMENTI IN VETTORI AEREI

1. Fatto salvo il rispetto dell'articolo 17 (Autorizzazione permesso tecnico) e dell'articolo 19 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione di autorizzazione o permesso tecnico) del presente accordo, la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo dell'Ucraina da parte di uno Stato membro dell'UE e/o dei suoi cittadini, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte dell'Ucraina e/o dei suoi cittadini, sono autorizzati sulla base di una decisione preventiva del comitato misto istituito dal presente accordo ai sensi dell'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo.

2. Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti. Le disposizioni dell'articolo 29 (Comitato misto), paragrafo 8, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 21

ABOLIZIONE DI RESTRIZIONI QUANTITATIVE

1. Fatte salve disposizioni più favorevoli contenute in accordi esistenti e nell'ambito di applicazione del presente accordo, le parti aboliscono restrizioni quantitative e misure aventi effetto equivalente sui trasferimenti di attrezzature, forniture, pezzi di ricambio e altri dispositivi qualora siano necessari a un vettore aereo per continuare a fornire servizi di trasporto aereo alle condizioni previste dal presente accordo.

2. L'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo non osta a che le parti possano vietare o imporre restrizioni su tali trasferimenti per motivi di ordine pubblico o di sicurezza pubblica, di tutela della salute e della vita di persone, animali o piante, o di tutela della proprietà intellettuale, industriale e commerciale. Tali divieti o restrizioni non costituiscono tuttavia un mezzo di discriminazione arbitraria, né una restrizione dissimulata agli scambi tra le Parti.

ARTICOLO 22

OPPORTUNITÀ COMMERCIALI

Esercizio di un'attività

1. Le parti riconoscono che gli ostacoli all'esercizio di un'attività da parte di operatori economici pregiudicano il conseguimento dei benefici previsti dal presente accordo. Le parti si impegnano perciò ad avviare un processo efficace e reciproco di eliminazione degli ostacoli all'esercizio di attività economiche da parte degli operatori commerciali di entrambe le parti, nei casi in cui detti ostacoli potrebbero ostacolare le operazioni commerciali, creare distorsioni alla concorrenza o impedire lo sviluppo di pari condizioni di concorrenza.

2. Il comitato misto istituito in conformità all'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo avvia un processo di cooperazione con riguardo all'esercizio di un'attività economica e alle opportunità commerciali; segue i progressi compiuti nell'affrontare efficacemente gli ostacoli all'esercizio dell'attività degli operatori commerciali e valuta periodicamente gli sviluppi, tra cui, se necessario, le modifiche legislative e regolamentari. A norma dell'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo una parte può chiedere la convocazione di una riunione del comitato misto allo scopo di discutere qualsiasi questione concernente l'applicazione del presente articolo.

Rappresentanti dei vettori aerei

3. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di stabilire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di prestazioni di trasporto aereo e di attività connesse, incluso il diritto di vendere e di emettere qualsiasi biglietto e/o lettera di trasporto aereo propri e/o di qualsiasi altro vettore aereo.

4. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'occupazione, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo e altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo. A discrezione dei vettori aerei, le esigenze di personale possono essere soddisfatte mediante personale proprio o avvalendosi dei servizi di qualsiasi altra organizzazione, compagnia o vettore aereo operante sul territorio dell'altra parte, autorizzato a fornire tali servizi sul territorio di tale parte. Entrambe le parti si impegnano a facilitare e accelerare il rilascio dei permessi di lavoro eventualmente necessari per il personale addetto agli uffici in conformità al presente paragrafo, inclusi coloro che espletano mansioni temporanee per un

periodo non superiore a novanta (90) giorni, nel rispetto delle pertinenti disposizioni legislative e regolamentari in vigore.

Assistenza a terra

5. Fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo:

a) Fatto salvo quanto previsto nella lettera b) seguente, ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

i) il diritto di provvedere autonomamente alle operazioni di assistenza a terra ("self-handling") oppure, a sua scelta,

ii)il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte contraente e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza olio e carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), possono essere soggetti a vincoli in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l'autoassistenza a terra e qualora non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi sono disponibili per tutti i vettori aerei a pari condizioni e senza discriminazioni.

c) Ciascuna impresa di assistenza a terra, sia essa un vettore aereo o no, ha, in relazione alla fornitura di servizi di assistenza a terra sul territorio dell'altra parte, il diritto di fornire servizi di assistenza a terra ai vettori aerei delle parti che operano nello stesso aeroporto, purché ciò sia autorizzato e sia conforme alle leggi ed ai regolamenti vigenti.

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti

6. L'assegnazione delle bande orarie disponibili presso gli aeroporti nei territori delle parti deve essere effettuata in modo indipendente, trasparente, non discriminatorio e tempestivo.

Vendite, spese in loco e trasferimento di fondi

7. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi di trasporto aereo e servizi connessi nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite i propri agenti di vendita, altri intermediari da essa nominati, un altro vettore aereo o Internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile, in conformità alla normativa valutaria ivi vigente.

8. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire in valute liberamente convertibili e trasferire redditi locali dal territorio dell'altra parte al proprio territorio nazionale o al paese o ai paesi di sua scelta in conformità alla normativa vigente. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente, senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio ufficiale applicabile alle transazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

9. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a pagare in valuta locale nel territorio dell'altra parte le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Accordi di cooperazione

10. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, qualsiasi vettore aereo di una parte può stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked-space o di code-sharing, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

a) uno o più vettori aerei delle parti; e

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e

c) qualsiasi fornitore di servizi di trasporto di superficie (via terra o per via marittima);

purché: i) il vettore che opera i servizi sia titolare di adeguati diritti di traffico e ii) il vettore che vende i servizi disponga di adeguati diritti di esercizio delle rotte nell'ambito delle pertinenti disposizioni bilaterali e iii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi del genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di code-sharing, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso

all'accettazione, o al momento di salire a bordo se non è richiesta accettazione per un volo in coincidenza, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

Trasporto intermodale

11. In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non può essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, i prestatori dei servizi di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e i vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

12. a) Fatte salve le vigenti disposizioni legislative e regolamentari e in deroga ad altre disposizioni del presente Accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale con la stessa lettera di trasporto aereo, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio dell'Ucraina e dell'Unione europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a oneri doganali. Le suddette merci, siano esse trasportate per superficie o per via aerea, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi i propri trasporti di superficie ovvero di farli eseguire tramite intese stipulate con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

b) Ai fini della lettera a) del presente paragrafo, il trasporto di superficie comprende i servizi di trasporto marittimo e terrestre.

Locazione finanziaria (leasing)

13. a) I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono abilitati a fornire i servizi concordati utilizzando aeromobili forniti in locazione finanziaria, con o senza equipaggio, da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, purché tutti i soggetti partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate normalmente dalle parti contraenti a tali accordi.

b) Nessuna delle parti esige che una compagnia aerea che fornisce l'aeromobile in leasing detenga diritti di traffico a norma del presente accordo.

c) Il noleggio con equipaggio (wet-leasing) da parte di un vettore aereo dell'Ucraina di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo dell'Unione europea, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli indicati all'allegato V del presente accordo, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, deve restare una misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. È necessario ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte.

Affiliazione commerciale (franchising)/impiego del marchio (branding)/concessione commerciale

14. I vettori aerei di ciascuna parte possono stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, di una parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate dalle parti a tali accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera il servizio.

Scali notturni

15. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di effettuare scali notturni presso aeroporti dell'altra parte che sono aperti al traffico internazionale.

ARTICOLO 23

DIRITTI DOGANALI E FISCALITÀ

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, le loro dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le

provviste di bordo (compresi, a titolo esemplificativo, cibo, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri in quantità limitate durante il volo), nonché altri articoli destinati all'uso o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, su di una base di reciprocità, ai sensi della pertinente legislazione applicabile, da tutte le restrizioni alle importazioni, da imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono a) imposti dalle autorità nazionali o locali o dall'Unione europea e b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e forniture rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Su di una base di reciprocità, ai sensi della legislazione applicabile in materia, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

b) le attrezzature di terra e le parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione, la revisione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) il carburante, i lubrificanti e il materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;

d) le stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio suddetto; e

e) le apparecchiature per la sicurezza da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali merci.

3. In deroga a eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce a una delle parti di imporre, su base non discriminatoria, tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sul carburante fornito nel suo territorio e destinato ad essere usato in un aeromobile di una compagnia aerea che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere sottoposte alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti e non essere trasferite senza il pagamento delle relative tasse e dei relativi diritti doganali.

5. Le esenzioni previste dal presente articolo si applicano anche nel caso in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore aereo, al quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte degli articoli specificati ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. I bagagli e le merci in transito diretto sul territorio di una parte sono esentati da imposte, dazi doganali, diritti e altri oneri analoghi diversi da quelli basati sul costo del servizio fornito.

8. Le normali dotazioni di bordo, come pure i materiali e le forniture normalmente presenti a bordo dell'aeromobile utilizzato da un vettore aereo di una delle parti, possono essere scaricate sul territorio dell'altra parte solo con l'approvazione delle autorità doganali di tale territorio. In questo caso possono essere poste sotto il controllo di dette autorità fino al momento in cui sono riesportate o altrimenti cedute in conformità alla normativa doganale.

9. La stipula del presente accordo non incide sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul volume d'affari delle importazioni di beni. Le disposizioni del presente accordo lasciano impregiudicate le disposizioni di qualsiasi convenzione tra uno Stato membro e l'Ucraina che possano essere in vigore nel momento considerato al fine di evitare la doppia imposizione sul reddito e sul capitale.

ARTICOLO 24

ONERI PER L'UTILIZZO DI AEROPORTI E DI INFRASTRUTTURE E SERVIZI PER IL TRASPORTO AEREO

1. Ciascuna parte garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o organi competenti nella materia ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano giusti, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e equamente ripartiti tra le categorie di utenti. Fatto salvo l'articolo 9 (Gestione del traffico aereo), gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non devono eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o organi per fornire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte a condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti. I diritti d'utenza sono stabiliti dalle autorità o enti competenti delle parti per la riscossione in valuta nazionale o in valuta estera.

2. Ciascuna parte promuove o richiede consultazioni in conformità alla normativa vigente, tra le autorità o gli organi competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei e/o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e assicura che le autorità o gli organi competenti per la riscossione e i vettori aerei, o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, si scambino reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, in conformità ai principi di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Ciascuna parte assicura che le autorità o gli organi competenti per la riscossione degli oneri comunichino agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire a tali autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima dell'effettuazione delle modifiche.

ARTICOLO 25

FISSAZIONE DELLE TARIFFE

1. Le parti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera e corretta concorrenza.

2. Le parti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.

3. Se le autorità competenti di ciascuna delle parti dovessero ritenere che un qualsiasi prezzo non sia coerente con le considerazioni esposte nel presente articolo, ne danno comunicazione appropriata alle autorità competenti dell'altra parte in questione e possono chiedere consultazioni con tali autorità. Le consultazioni tra le autorità competenti possono riguardare questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole, discriminatorio o sovvenzionato dei prezzi. Tali consultazioni si tengono entro trenta (30) giorni dalla data di ricevimento della richiesta.

ARTICOLO 26

CONTESTO CONCORRENZIALE

1. Nell'ambito del presente accordo, le disposizioni di cui al titolo VI ("Concorrenza, tutela della proprietà intellettuale, industriale e commerciale e cooperazione legislativa") dell'accordo di partenariato e cooperazione o qualsiasi accordo tra l'Unione europea, i suoi Stati membri e l'Ucraina, si applicano salvo nei casi in cui norme più specifiche sulla concorrenza e gli aiuti di Stato per il settore del trasporto aereo siano incluse nel presente accordo.

2. Le parti riconoscono che la creazione di un ambiente corretto e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei costituisce un obiettivo comune. Le parti riconoscono che le probabilità che i vettori aerei adottino pratiche genuinamente concorrenziali sono maggiori quando i vettori aerei operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionati.

3. Gli aiuti di Stato che falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese o taluni prodotti o servizi dell'aviazione sono incompatibili con il corretto funzionamento del presente accordo nella misura in cui possono pregiudicare gli scambi tra le parti nel settore del trasporto aereo.

4. Per quanto riguarda gli aiuti di Stato, qualsiasi pratica contraria al presente articolo è valutata sulla base dei criteri che derivano dall'applicazione delle norme in materia di concorrenza vigenti nell'Unione europea, in particolare quelle indicate nell'allegato VII del presente accordo.

5. Se una parte rileva che nel territorio dell'altra parte esistono condizioni, in particolare dovute a una sovvenzione, che potrebbero pregiudicare le possibilità di competere dei suoi vettori aerei in modo corretto e su un piede di parità, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 29 (Comitato misto) dell'accordo. Entro trenta (30) giorni dal ricevimento di una domanda in tal senso, iniziano le consultazioni. Qualora non venga raggiunto un accordo soddisfacente entro trenta (30) giorni dall'inizio delle consultazioni, la parte che ne ha fatto richiesta può intervenire per rifiutare, trattenere, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni del vettore aereo o dei vettori aerei interessati, coerentemente con l'articolo 19 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione dell'autorizzazione o del permesso tecnico) del presente accordo.

6. Le misure adottate ai sensi del paragrafo 5 del presente articolo sono adeguate, proporzionate e limitate allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e la loro durata. Esse sono esclusivamente dirette al o ai vettori aerei che beneficiano di una sovvenzione o delle condizioni di cui al presente articolo, fatto salvo il diritto delle parti di adottare le misure di cui all'articolo 31 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

7. Ogni parte, previa notifica all'altra parte, può prendere contatto con gli organismi governativi responsabili nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni a livello statale, regionale e locale, per discutere aspetti relativi al presente articolo.

8. Nessuna disposizione del presente accordo limita o pregiudica il potere delle autorità garanti della concorrenza delle parti a che tutte le questioni concernenti l'applicazione delle norme in materia di concorrenza, rientrino sotto la loro esclusiva competenza. Ogni iniziativa adottata ai sensi del presente articolo non pregiudica le azioni intraprese da tali autorità, che saranno pienamente indipendenti dalle azioni adottate ai sensi del presente articolo.

9. Le disposizioni del presente articolo si applicano fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari delle parti in materia di obblighi di servizio pubblico nei territori delle parti.

10. Le parti si scambiano informazioni tenendo conto delle limitazioni imposte dal rispetto del segreto professionale.

ARTICOLO 27

STATISTICHE

1. Ciascuna parte fornisce all'altra parte le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare il funzionamento dei servizi aerei.

2. Le parti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare lo sviluppo dei servizi aerei nell'ambito del presente accordo.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

ARTICOLO 28

INTERPRETAZIONE E ATTUAZIONE

1. Le parti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi dello stesso.

2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo. L'Ucraina è responsabile anche per l'attuazione della legislazione adottata con l'obiettivo di incorporare nel proprio sistema giuridico i requisiti e le norme contenuti negli atti dell'Unione europea relativi al trasporto aereo, di cui all'allegato I del presente accordo.

3. Le parti si scambiano tutte le informazioni necessarie e si prestano tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni alle disposizioni del presente accordo condotte da una delle parti nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.

4. Quando le parti agiscono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia un interesse sostanziale e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere adeguatamente informate ed avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia adottata una decisione definitiva.

5. Laddove le disposizioni del presente accordo e degli atti di cui all'allegato I del presente accordo sono identiche nella sostanza alle norme corrispondenti dei trattati UE e agli atti adottati in applicazione di

tali trattati, le disposizioni in parola sono interpretate, ai fini della loro attuazione e applicazione, in conformità alle pertinenti sentenze e decisioni rispettivamente della Corte di giustizia dell'Unione europea, in appresso "la Corte di giustizia", e della Commissione europea.

ARTICOLO 29

COMITATO MISTO

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in prosieguo il "comitato misto"), responsabile della gestione del presente accordo del quale assicura la corretta applicazione. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi espressamente previsti dal presente accordo.
2. Le decisioni del comitato misto sono adottate per consenso e sono vincolanti per le parti. Esse vengono applicate dalle parti, in conformità alle proprie procedure. Le parti si informano reciprocamente sull'espletamento delle suddette procedure e sulla data di entrata in vigore delle decisioni. Quando una decisione adottata dal comitato misto prevede che una delle parti adotti un'azione, tale parte adotta le misure necessarie e ne informa il comitato misto.
3. Il comitato misto adotta, mediante decisione, il proprio regolamento interno.
4. Il comitato si riunisce ogniqualvolta sia necessario su richiesta di una delle parti.
5. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere ogni questione relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tale riunione del comitato inizia al più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevimento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti.
6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.
7. Se a giudizio di una delle parti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte, la prima parte può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 31 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
8. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2 del presente articolo, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata

sottoposta la questione, le parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 31 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

9. A norma dell'articolo 20 (Investimenti in vettori aerei) del presente accordo, il comitato misto esamina le questioni relative agli investimenti bilaterali in partecipazioni di maggioranza o le modifiche nel controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.

10. Il comitato misto favorisce la cooperazione tra le parti mediante:

a) il riesame delle condizioni di mercato relative ai servizi aerei nell'ambito del presente accordo;

b) l'analisi e, nella misura del possibile, l'efficace la soluzione delle questioni attinenti all'esercizio di un'attività commerciale che possono ostacolare, tra l'altro, l'accesso al mercato e il regolare svolgimento dei servizi previsti dal presente accordo, in quanto mezzi per garantire pari condizioni di concorrenza, la convergenza normativa e la riduzione dei vincoli regolamentari per gli operatori commerciali;

c) la promozione di scambi al livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, nonché l'adozione di nuovi strumenti di diritto aeronautico internazionale pubblico e privato, in particolare nei settori della sicurezza (safety e security), dell'ambiente, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), della cooperazione industriale, degli aeroporti, della gestione del traffico aereo, dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;

d) l'esame periodico degli effetti sociali del presente accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

e) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo del presente accordo, inclusa la raccomandazione di modifiche da apportare allo stesso;

f) la definizione, su base consensuale, di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo;

g) la valutazione e la messa a punto di interventi di assistenza tecnica nei settori interessati dal presente accordo; e

h) la promozione della cooperazione nelle pertinenti sedi internazionali e gli sforzi per stabilire posizioni coordinate.

ARTICOLO 30

RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE E ARBITRATO

1. In caso di controversie sorte tra le parti in materia di interpretazione o applicazione del presente accordo, le parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto, in conformità al paragrafo 5 dell'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo. Nei casi in cui il comitato misto adotta decisioni nell'ambito di questa procedura relativa all'interpretazione o all'applicazione dei requisiti e delle norme di cui all'allegato I del presente accordo, tali decisioni devono rispettare le sentenze della Corte di giustizia relative all'interpretazione dei requisiti e delle norme pertinenti, nonché le decisioni della Commissione europea che sono prese a norma dei requisiti e delle norme corrispondenti.

2. Ciascuna parte può sottoporre qualsiasi controversia relativa all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, che non sia stato possibile risolvere in conformità al paragrafo 1 del presente articolo, a un collegio arbitrale composto da tre arbitri, in conformità alla procedura stabilita di seguito:

   a) ciascuna parte designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della commissione di arbitrato, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro ulteriori sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, uno o più arbitri. Se il presidente del consiglio dell'ICAO è della stessa nazionalità di una delle parti, gli arbitri sono nominati dal vicepresidente più anziano che non abbia un'incompatibilità in tal senso;

   b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della commissione di arbitrato;

   c) la commissione di arbitrato fissa di comune accordo il proprie regolamento interno; e

   d) fatta salva la decisione finale del collegio arbitrale, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.

3. A richiesta di una delle parti il collegio arbitrale, può ordinare all'altra parte di adottare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del collegio.

4. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, del collegio arbitrale ha carattere vincolante per le parti. Il collegio arbitrale cerca di adottare tutte le decisioni, siano esse provvisorie o definitive, per consenso. Laddove il consenso non sia possibile, il tribunale di arbitrato adotta le decisioni a maggioranza.

5. Se una delle parti non agisce in conformità ad una decisione della commissione di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla data di ricevimento della notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da essa concessi alla parte inadempiente nel quadro del presente accordo.

ARTICOLO 31

MISURE DI SALVAGUARDIA

1. Fatte salve le disposizioni degli articoli 7 (Sicurezza/Safety del trasporto aereo) e 8 (Sicurezza/Security del trasporto aereo) e le valutazioni in materia di sicurezza di cui all'allegato III del presente accordo, una parte può adottare le opportune misure di salvaguardia se ritiene che l'altra Parte non abbia ottemperato ad un obbligo previsto dal presente accordo. Le misure di salvaguardia sono limitate, per portata e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che ostacolano nella minor misura possibile il funzionamento del presente accordo.

2. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia lo comunica senza indugio alle altre parti tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

3. Le parti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.

4. Fatti salvi gli articoli 7 (Safety) e 8 (Security) del presente accordo, la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia fino a che sia trascorso un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 2 del presente articolo, se la procedura di consultazione prevista dal paragrafo 3 del presente articolo non si è conclusa prima di tale scadenza.

5. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

6. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 32

DIVULGAZIONE DI INFORMAZIONI

I rappresentanti, i delegati e gli esperti delle parti, nonché gli altri funzionari che operano nell'ambito del presente accordo, sono tenuti, anche dopo la cessazione delle loro funzioni, a non divulgare a terzi le informazioni coperte da segreto professionale, in particolare le informazioni in materia di sicurezza e le informazioni relative a società o imprese, ai loro rapporti commerciali o ai loro componenti di costi.

ARTICOLO 33

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'allegato III del presente accordo stabilisce le disposizioni transitorie e i corrispondenti periodi di applicazione tra le parti.

2. La graduale transizione dell'Ucraina all'effettiva applicazione dei requisiti e delle norme contenuti negli atti dell'Unione europea relativi all'aviazione civile di cui all'allegato I del presente accordo e l'osservanza delle condizioni previste dall'allegato III sono soggetti a valutazioni che verranno effettuate dalla Commissione europea in cooperazione con l'Ucraina e per quanto riguarda le ispezioni di standardizzazione di sicurezza del trasporto aereo effettuate dall'AESA in conformità ai requisiti e alle norme specificati nella parte C dell'allegato I del presente accordo.

   Quando l'Ucraina constata l'avvenuta incorporazione e applicazione delle norme e dei requisiti normativi pertinenti nella propria legislazione, ne informa la Commissione europea chiedendo di procedere alla valutazione.

3. Se la Commissione europea stabilisce che l'Ucraina soddisfa le norme e i requisiti pertinenti, sottopone la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 29 (Comitato misto) del presente accordo affinché decida se l'Ucraina ha i requisiti necessari per passare al successivo periodo di transizione o ottemperi a tutti i requisiti richiesti.

4. Se la Commissione europea stabilisce che l'Ucraina non soddisfa le norme e i requisiti pertinenti, informa il comitato misto. La Commissione europea successivamente raccomanda all'Ucraina di apportare specifici miglioramenti e fissa, in consultazione con l'Ucraina, un periodo entro il quale le relative carenze possano ragionevolmente essere affrontate. Prima della scadenza del periodo in questione vengono effettuate una seconda e, se necessario, ulteriori valutazioni per verificare se i miglioramenti raccomandati siano stati realizzati in maniera efficace e soddisfacente.

5. Se la Commissione europea stabilisce che le anomalie riscontrate sono state corrette, sottopone la questione al comitato misto affinché decida di conseguenza e secondo quanto stabilito al paragrafo 3 del presente articolo.

ARTICOLO 34

RAPPORTO CON ALTRI ACCORDI E/O INTESE

1. Le disposizioni del presente accordo prevalgono sulle pertinenti disposizioni previste dagli accordi e/o intese bilaterali vigenti in materia di trasporto aereo fra le parti.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le disposizioni riguardanti proprietà, diritti di traffico, capacità, frequenze, tipo o cambiamento di aeromobile, code sharing e formazione dei prezzi di un accordo o intesa bilaterale tra l'Ucraina e l'Unione europea o uno Stato membro dell'UE, si applica tra le parti se tale accordo bilaterale e/o accordo è più favorevole, in termini di libertà per i vettori aerei interessati, o altrimenti più favorevoli e a condizione che non vi sia alcuna discriminazione tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini. Lo stesso vale per le disposizioni che non sono contemplate dal presente accordo.

3. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'ICAO o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

ARTICOLO 35

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 1, lettera b) (Principi generali della cooperazione normativa) del presente accordo, le parti assegnano le necessarie risorse finanziarie, anche per quanto riguarda il comitato misto, ai fini dell'attuazione del presente accordo nel quadro dei loro rispettivi territori.

TITOLO V

ENTRATA IN VIGORE, RIESAME, CESSAZIONE DEGLI EFFETTI E ALTRE DISPOSIZIONI

ARTICOLO 36

MODIFICHE

1. Il comitato misto può, su proposta di una parte e in conformità al presente articolo, decidere per consenso di modificare gli allegati al

presente accordo e come previsto all'articolo 15, comma 3, lettera a) (Nuova normativa).

2. Le modifiche degli allegati del presente accordo entrano in vigore dopo che le parti hanno espletato le necessarie procedure interne.

3. Su richiesta di una delle parti e in conformità alle pertinenti procedure, tenendo conto delle eventuali raccomandazioni da parte del comitato misto, il presente accordo è riesaminato alla luce dell'applicazione delle sue disposizioni al fine di prendere in considerazione eventuali sviluppi futuri. Qualsiasi conseguente modifica delle disposizioni del presente accordo entra in vigore, come previsto all'articolo 38 (Entrata in vigore e applicazione transitoria) del presente accordo.

ARTICOLO 37

ESTINZIONE

Ciascuna parte può, in qualsiasi momento, comunicare per iscritto all'altra parte, attraverso i canali diplomatici, la propria decisione di denunciare il presente accordo. Detta comunicazione è trasmessa simultaneamente all'ICAO. Il presente accordo cessa i suoi effetti a mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione del trasporto aereo internazionale (IATA) in vigore un anno dopo la data della notifica scritta della denuncia, a meno che tale notifica sia ritirata di comune accordo delle parti prima della scadenza di detto periodo.

ARTICOLO 38

ENTRATA IN VIGORE E APPLICAZIONE TRANSITORIA

1. Il presente accordo è ratificato o approvato dalle parti contraenti in conformità alle rispettive procedure.

2. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche tra le parti che conferma che tutte le necessarie procedure per l'entrata in vigore del presente accordo sono state completate. Ai fini del suddetto scambio, l'Ucraina trasmette al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la propria nota diplomatica all'Unione europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea trasmette all'Ucraina la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

3. Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo, le parti convengono di applicare in via transitoria il presente accordo, in conformità alle loro procedure interne e/o alla loro legislazione nazionale, a decorrere dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le parti si sono reciprocamente notificate l'avvenuto espletamento delle procedure nazionali necessarie per l'applicazione provvisoria o a seconda dei casi per la conclusione del presente accordo.

ARTICOLO 39

REGISTRAZIONE PRESSO L'ICAO E IL SEGRETARIATO DELLE NAZIONI UNITE

Successivamente alla sua entrata in vigore, il presente accordo e tutte le relative modifiche vengono registrati presso l'ICAO ed il segretariato delle Nazioni Unite, in conformità all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a […] il giorno […] dell'anno [...], in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, croata, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, ciascun testo facente ugualmente fede.

ALLEGATO I

ELENCO DEI REQUISITI E DELLE NORME APPLICABILI ADOTTATI DALL'UNIONE EUROPEA NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE DA INCORPORARE NELLA NORMATIVA DELL'UCRAINA

I "requisiti e le norme applicabili" dei seguenti atti dell'Unione europea cui è fatto riferimento di seguito sono incorporati nella legislazione ucraina e considerati parte integrante dell'accordo e sono applicabili in conformità al presente accordo e all'allegato III del presente accordo, salvo che venga successivamente altrimenti disposto. Laddove necessario sono indicati gli adeguamenti specifici da apportare ai singoli atti.

I requisiti e le norme applicabili di atti cui è fatto riferimento nel presente allegato sono vincolanti per le parti contraenti e fanno, o faranno, parte del rispettivo ordinamento giuridico interno secondo le seguenti modalità:

a) i regolamenti e le direttive dell'Unione europea sono vincolanti per l'Unione europea e i suoi Stati membri in conformità ai trattati dell'UE;

b) un atto nazionale dell'Ucraina adottato allo scopo di attuare disposizioni di corrispondenti regolamenti e direttive dell'Unione europea è giuridicamente vincolante per l'Ucraina, mentre spetta all'Ucraina deciderne la forma e il metodo di attuazione.

A. ACCESSO AL MERCATO E QUESTIONI CONNESSE

N. 1008/2008

Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione),

norme e requisiti applicabili: Capo IV

N. 95/93

Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità

modificato da:

regolamento (CE) n. 894/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 maggio 2002, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93,

regolamento (CE) n. 1554/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del martedì 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93,

regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 12, 14 e 14 bis, paragrafo 2.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 96/67

Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 25 e allegato

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 10, il termine "Stati membri" deve essere inteso come "Stati membri dell'UE".

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 20, paragrafo 2, il termine "la Commissione" deve essere inteso come "il comitato misto".

N. 785/2004

Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili,

modificato da:

regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione, del 6 aprile 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 8 e articolo 10, paragrafo 2.

N. 2009/12

Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Norme e requisiti applicabili: tutti ad eccezione degli articoli 12, paragrafo 1, 13 e 14.

B. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro"),

modificato da:

regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 4, 6 e da 9 a14.

N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo alla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi"),

modificato da:

regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 19 e allegati I e II.

N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo"),

modificato da:

regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 11.

N. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità"),

modificato da:

regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a V.

Disposizioni legislative di attuazione

N. 691/2010

Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea,

modificato da:

regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010,

regolamento di esecuzione (UE) n. 1216/2011 della Commissione, del 24 novembre 2011, recante modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete,

regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 25 e allegati da I a IV.

N. 1794/2006

Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea,

modificato da:

regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1794/2006 che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea,

regolamento (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati da I a VI.

N. 482/2008

Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005,

modificato da:

regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione, del 17 ottobre 2011, che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II.

N. 1034/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione, del 17 ottobre 2011, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e nei servizi di navigazione aerea, che modifica il regolamento (UE) n. 691/2010.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 19.

N. 1035/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione, del 17 ottobre 2011, che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010,

modificato da:

regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE)

n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 14, allegati da I a V.

N. 409/2013

Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 15.

N. 2150/2005

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 9 e allegato.

N. 730/2006

Regolamento (CE) n. 730/2006 della Commissione, dell'11 maggio 2006, riguardante la classificazione dello spazio aereo e l'accesso al di sopra del livello di volo 195 dei voli effettuati secondo le regole del volo a vista.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 4.

N. 255/2010

Regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 15.

N. 176/2011

Regolamento (UE) n. 176/2011 della Commissione, del 24 febbraio 2011, concernente le informazioni da fornire prima della creazione e della modifica di un blocco funzionale di spazio aereo.

N. 923/2012

Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE)

n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 10 e allegato.

N. 1032/2006

Regolamento (CE) n. 1032/2006 della Commissione, del 6 luglio 2006, che stabilisce i requisiti per i sistemi automatici di scambio di dati di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento di voli tra enti di controllo del traffico aereo,

modificato da:

regolamento (CE) n. 30/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 1032/2006 per quanto riguarda i requisiti dei sistemi automatici di scambio di dati di volo con funzioni di supporto per i servizi di collegamento dati.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati da I a V.

N. 1033/2006

Regolamento (CE) n. 1033/2006 della Commissione, del 4 luglio 2006, recante disposizioni sulle procedure per i piani di volo nella fase che precede il volo nel contesto del cielo unico europeo,

modificato da:

regolamento (UE) n. 428/2013 della Commissione, dell'8 maggio 2013, che modifica il regolamento (CE) n. 1033/2006 per quanto riguarda le disposizioni ICAO di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 5 e allegato.

N. 633/2007

Regolamento (CE) n. 633/2007 della Commissione, del 7 giugno 2007, che stabilisce i requisiti per l'applicazione di un protocollo per il trasferimento di messaggi di volo ai fini della notifica, del coordinamento e del trasferimento dei voli tra gli enti di controllo del traffico aereo,

modificato da:

regolamento (UE) n. 283/2011 della Commissione, del 22 marzo 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 633/2007 per quanto riguarda le disposizioni transitorie di cui all'articolo 7.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 7, la seconda e la terza frase dell'articolo 8 e allegati da I a IV.

N. 29/2009

Regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, del 16 gennaio 2009, che stabilisce i requisiti per i servizi di collegamento dati (data link) per il cielo unico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 14 e allegati da I a VII.

N. 262/2009

Regolamento (CE) n. 262/2009 della Commissione, del 30 marzo 2009, che fissa i requisiti per l'assegnazione e l'uso coordinati dei codici dell'interrogatore modo S per il cielo unico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 12 e allegati da I a VI.

N. 73/2010

Regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 13 e allegati da I a X.

N. 1206/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati da I a VII.

N. 1207/2011

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 14 e allegati da I a IX.

N. 1079/2012

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1079/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, che stabilisce norme sulla spaziatura dei canali di comunicazione vocale nel cielo unico europeo e abroga il regolamento (CE) n. 1265/2007.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati da I a V.

Regolamento SESAR

N. 219/2007

Regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR),

modificato da:

regolamento (CE) n. 1361/2008 del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR).

Norme e requisiti applicabili: articolo 1, paragrafi 1, 2, 5, 6 e 7, articoli 2 e 3, articolo 4, paragrafo 1 e allegato.

Licenze dei controllori del traffico aereo

N. 805/2011

Regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione, del 10 agosto 2011, che stabilisce norme dettagliate in materia di licenze e di taluni certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 32 e allegati da I a IV.

Decisioni della Commissione

N. 2011/121

Decisione della Commissione, del 21 febbraio 2011, recante fissazione degli obiettivi prestazionali e delle soglie di allarme a livello dell'Unione europea per la fornitura di servizi di navigazione aerea per il periodo 2012-2014.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 4.

N. 2011/2611 final

Decisione della Commissione del 20 maggio 2011 sulle esenzioni ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione, C (2011) 2611 final.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati I e II.

N. 2011/9074 final

Decisione della Commissione del 9 dicembre 2011 sulle deroghe ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 29/2009 della Commissione – C (2011) 9074 final.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati I e II.

N. 2012/9604 final

Decisione di esecuzione della Commissione relativa all'approvazione del piano strategico della rete per le funzioni della rete di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo per il periodo 2012-2019 — C (2012) 9604 final.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 3.

C. SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO

N. 216/2008 (Regolamento di base)

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE,

modificato da:

regolamento (CE) n. 690/2009 della Commissione, del 30 luglio 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE.

Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE.

Regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione, dell'8 gennaio 2013, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 11, da 13 a 16, da 20 a 25, 54, 55, 68 e allegati da I a VI.

Il regolamento (CE) n. 216/2008 e le sue modalità di attuazione devono essere applicati all'Ucraina a norma delle seguenti disposizioni:

37. L'Ucraina non delega all'AESA una qualsiasi delle sue funzioni relative alla sicurezza come previsto ai sensi della Convenzione e dei suoi allegati;

38. L'Ucraina è soggetta a ispezioni in materia di standardizzazione svolte dall'AESA a norma dell'articolo 54 del regolamento (CE) n. 216/2008;

39. L'applicazione dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 216/2008 ai certificati rilasciati dall'Ucraina sarà deciso dal comitato misto, in conformità alle disposizioni dell'allegato III del presente accordo;

40. L'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 non si applica ai certificati dell'Ucraina rilasciati nelle aree delle operazioni di volo e dell'aeronavigabilità iniziale e continua (regolamenti di esecuzione n. (UE) n. 965/2012, n. 748/2012 e (CE) n. 2042/2003);

41. La Commissione europea esercita in Ucraina i poteri che le sono stati conferiti per le decisioni ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, dell'articolo 14, paragrafi 5 e 7, dell'articolo 24, paragrafo 5 e dell'articolo 25, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008 nelle aree in cui l'articolo 11, paragrafo 1 è dichiarato applicabile dal comitato misto;

42. Nel settore dell'aeronavigabilità, dove non vi sono missioni svolte dall'AESA, l'Ucraina può rilasciare certificati, licenze o approvazioni in applicazione di un accordo o intesa concluso dall'Ucraina con un paese terzo.

N. 748/2012

Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione,

modificato da:

regolamento (UE) n. 7/2013 della Commissione che modifica il regolamento (UE) n. 748/2012 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze e per la certificazione delle imprese di produzione e di progettazione.

Norme e requisiti applicabili: articoli 1, 2, 8, 9 e 10 e allegato.

N. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni,

modificato da:

regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III;

regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;

regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;

regolamento (UE) n. 127/2010 della Commissione, del 5 febbraio 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;

regolamento (UE) n. 962/2010 della Commissione, del 26 ottobre 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;

regolamento (UE) n. 1149/2011 della Commissione, del 21 ottobre 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;

regolamento (UE) n. 593/2012 della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da I a IV.

N. 996/2010

Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 26, ad eccezione dell'articolo 7, paragrafo 4 e dell'articolo 24.

N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati I e II.

N. 1321/2007

Regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità alla direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 4.

N. 1330/2007

Regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 10 e allegati I e II.

N. 104/2004

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato

N. 628/2013

Regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013 della Commissione, del 28 giugno 2013, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle norme del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 27.

N. 2111/2005

Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE.

Disposizioni, norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 13 e allegato.

N. 473/2006

Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Disposizioni, norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da A a C

N. 474/2006

Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio,

modificato da ultimo da:

Regolamento di esecuzione (UE) n. 659/2013 della Commissione, del 10 luglio 2013, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità.

Norme e requisiti applicabili: Articoli da 1 a 3 e allegati A e B (cfr. infra ultime modifiche):

N. 1178/2011

Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio,

modificato da:

regolamento (UE) n. 290/2012 della Commissione, del 30 marzo 2012, recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati da I a VII.

N. 965/2012

Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio,

modificato da:

regolamento (UE) n. 800/2013 della Commissione, del 14 agosto 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati da I a VII.

N. 1332/2011

Regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione, del 16 dicembre 2011, che stabilisce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato.

D. AMBIENTE

N. 2003/96

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

Norme e requisiti applicabili: articolo 14, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 2.

N. 2006/93

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988).

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 5.

N. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati da I a VI.

N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità,

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 15 e allegati I e II.

E. ASPETTI SOCIALI

N. 1989/391

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro,

modificato da:

direttiva 2007/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che modifica la direttiva 89/391/CEE del Consiglio, le sue direttive particolari e le direttive del Consiglio 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE e 94/33/CE ai fini della semplificazione e della razionalizzazione delle relazioni sull'attuazione pratica.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 16 e articoli 18 e 19

N. 2003/88

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, da 21 a 24 e da 26 a 29.

N. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

Norme e requisiti applicabili: articoli da 2 a 3 e allegato.

F. PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso".

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10.

N. 93/13

Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegato.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 10, anziché "la Commissione" si legga "tutte le altri parti contraenti dell'ECAA".

N. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 34.

N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti,

modificato da:

regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 8.

N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 17.

N. 1107/2006

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e II.

G. SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

N. 80/2009

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 19 e allegati.

H. NORMATIVA IN ALTRI SETTORI

N. 437/2003

Regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta,

modificato da:

regolamento (CE) n. 1358/2003 della Commissione, del 31 luglio 2003, recante attuazione del regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Regolamento (CE) n. 546/2005 della Commissione, dell'8 aprile 2005, che adatta il regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'assegnazione dei codici dei paesi dichiaranti e che modifica il regolamento (CE) n. 1358/2003 della Commissione per quanto riguarda l'aggiornamento dell'elenco degli aeroporti comunitari.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 11 e allegati I e II.

N. 1358/2003

Regolamento (CE) n. 1358/2003 della Commissione, del 31 luglio 2003, recante attuazione del regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta nonché modifica degli allegati I e II dello stesso,

modificato da:

regolamento (CE) n. 158/2007 della Commissione, del 16 febbraio 2007, che modifica il regolamento (CE) n. 1358/2003 per quanto riguarda l'elenco degli aeroporti comunitari.

Norme e requisiti applicabili: articoli da 1 a 4 e allegati da I a III

_____

ALLEGATO II

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

43. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti per fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:

a) per le compagnie aeree dell'Unione europea: qualsiasi punto nell'Unione europea – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato[2], paesi ECAA[3], o paesi indicati nell'allegato V – qualsiasi punto in Ucraina – punti situati oltre;

b) per i vettori aerei dell'Ucraina: qualsiasi punto in Ucraina – punti intermedi nei territori dei paesi partner della politica europea di vicinato, paesi ECAA o paesi indicati nell'allegato V – qualsiasi punto nell'Unione europea.

I diritti esistenti e nuovi, compresi i diritti di servire punti situati oltre nel quadro di accordi bilaterali o di altre intese tra l'Ucraina e gli Stati membri dell'UE, che non sono coperti dal presente accordo, possono essere esercitati e concordati, a condizione che non vi sia discriminazione tra vettori aerei sulla base della nazionalità;

c) i vettori dell'Unione europea devono inoltre essere abilitati ad effettuare servizi di trasporto aereo tra punti situati in Ucraina, indipendentemente dalla circostanza che anche tali servizi di trasporto aereo abbiano origine o destinazione all'interno dell'UE.

44. I servizi operati in conformità al paragrafo 1, lettere a) e b) del presente allegato devono avere come punto di partenza o di destinazione il territorio dell'Ucraina, per i vettori ucraini, e il territorio dell'Unione europea per i vettori dell'Unione europea.

45. I vettori aerei di entrambe le parti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:

a) operare voli in una sola o in entrambe le direzioni;

---

[2] Per "Paesi partner della politica europea di vicinato" si intende Algeria, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, Palestina, Siria, Tunisia e la Repubblica moldova, non è inclusa cioè l'Ucraina.

[3] I "paesi ECAA" sono le parti dell'Accordo multilaterale che istituisce uno spazio aereo comune europeo, che sono: gli Stati membri dell'Unione europea, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e il Kosovo (Tale designazione non pregiudica le posizioni sullo status ed è conforme alla risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite e al parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo).

b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

c) servire punti intermedi e punti situati oltre, come precisato al paragrafo 1, lettere a) e b) del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

d) omettere scali in qualsiasi punto;

e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro loro aeromobile in qualsiasi punto;

f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;

g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte; e

h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.

46. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute o in applicazione dell'articolo 26 (Condizioni di concorrenza) del presente accordo.

47. I vettori aerei di ciascuna parte possono servire, anche nell'ambito di accordi di code-sharing, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti di quinta libertà.

48. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato III del presente accordo e all'estensione dei diritti in esso previsti.

ALLEGATO III

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Sezione 1

Periodi transitori

49. La transizione dell'Ucraina verso l'effettiva applicazione di tutte le disposizioni e condizioni derivanti dal presente accordo avviene attraverso due periodi transitori.

50. Tale transizione è soggetta a valutazioni e ispezioni di standardizzazione, che devono essere effettuate, rispettivamente, dalla Commissione europea e dall'AESA, nonché ad una decisione del comitato misto, come previsto all'articolo 33 (disposizioni transitorie) del presente accordo.

Sezione 2

Specifiche applicabili durante il primo periodo transitorio

51. Durante il primo periodo transitorio:

a) i vettori aerei dell'Unione europea e i vettori aerei titolari di una licenza rilasciata dall'Ucraina sono autorizzati ad esercitare diritti di traffico illimitati tra un punto qualsiasi nell'Unione europea e un punto qualsiasi in Ucraina;

b) fatta salva una valutazione per quanto riguarda l'applicazione da parte dell'Ucraina dei pertinenti requisiti e norme dell'Unione europea e a seguito delle informazioni del comitato misto, l'Ucraina partecipa come osservatore ai lavori del comitato istituito ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità; e

c) non si applicano le disposizioni dell'articolo 22 (opportunità commerciali), comma 5, lettera c) (assistenza a terra di vettori aerei di altre parti).

52. Le condizioni per la transizione verso il secondo periodo transitorio deve comportare per l'Ucraina quanto segue:

a) incorporazione nella normativa nazionale e attuazione delle norme e dei requisiti applicabili del:

- regolamento (CE) n. 216/2008 (recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea della sicurezza aerea);

- regolamento (UE) n. 748/2012 (che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione);

- regolamento (CE) n. 2042/2003 (sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni) modificato;

- regolamento (UE) n. 965/2012 (che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente alle operazioni di volo);

- regolamento (UE) n. 1178/2011 (che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente alle operazioni di volo);

- regolamento (UE) n. 996/2010 (in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti);

- direttiva 2009/12/CE (sulle tasse aeroportuali);

- direttiva 96/67/CE del Consiglio (sull'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità);

- regolamento (CEE) n. 95/93 (relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità);

- direttiva 2000/79/CE (relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile);

- capo IV del regolamento (CE) n. 1008/2008 (sulla prestazione di servizi aerei);

- regolamento (CE) n. 785/2004 (sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili);

- regolamento (CEE) n. 80/2009 (in materia di sistemi telematici di prenotazione);

- regolamento (CE) n. 2027/97 (sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti);

- regolamento (CE) n. 261/2004 (che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato);

- regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro");

- regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo alla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi");

- regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo");

- regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità");

- regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea;

- regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;

- regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione, del 17 ottobre 2011, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e nei servizi di navigazione aerea, che modifica il regolamento (UE) n. 691/2010;

- regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo; e

- regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo;

come sono stipulati, comprese le rispettive modifiche all'allegato I del presente accordo;

b) applicazione delle norme sul rilascio delle licenze di esercizio sostanzialmente equivalenti a quelle di cui al capo II del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nell'Unione europea; e

c) per quanto attiene alla sicurezza del trasporto aereo, l'attuazione del documento 30 della CEAC, parte II nel suo ultimo emendamento applicabile.

Sezione 3

Specifiche applicabili durante il secondo periodo transitorio

1. A seguito della decisione del comitato misto, come previsto all'articolo 33 (disposizioni transitorie) del presente accordo, che conferma che l'Ucraina soddisfa tutte le condizioni stabilite nella sezione 2, paragrafo 2):

   a) i pertinenti certificati rilasciati dall'Ucraina, come indicato nell'elenco di cui all'allegato IV, sezione 1, sono riconosciuti dagli Stati membri, in conformità alle condizioni stabilite nella decisione del Comitato misto e a norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 216/2008;

   b) non si applicano le disposizioni dell'articolo 22 (opportunità commerciali), comma 5, lettera c) (assistenza a terra di vettori aerei di altre parti); e

   c) fatta salva una valutazione relativa all'applicazione da parte dell'Ucraina dei pertinenti requisiti e norme dell'Unione europea e a seguito delle informazioni del comitato misto, l'Ucraina partecipa come osservatore ai lavori del comitato istituito ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità.

2. Le condizioni per la transizione verso la piena applicazione del presente accordo comportano per l'Ucraina quanto segue:

   a) incorporazione nella normativa nazionale e attuazione di tutti i requisiti e le norme applicabili degli atti dell'Unione europea, elencati all'allegato I del presente accordo; e

   b) organizzazione dello spazio aereo sotto la sua responsabilità in conformità ai requisiti dell'UE applicabili per l'istituzione dei FAB.

Sezione 4

Piena attuazione del presente accordo

A seguito della decisione del comitato misto, come prevede l'articolo 33 (disposizioni transitorie) del presente accordo, che conferma che l'Ucraina soddisfa tutte le condizioni stabilite nella sezione 3, paragrafo 2), del presente allegato, si applica quanto segue:

1. oltre ai diritti di traffico di cui alla sezione 2, paragrafo 1, del presente allegato:

a) i vettori aerei dell'Unione europea sono autorizzati ad esercitare diritti di traffico illimitati tra punti situati in Ucraina, punti intermedi nel quadro della politica europea di vicinato e paesi ECAA, nonché punti nei paesi elencati in allegato V e punti situati oltre, a condizione che il volo rientri in un servizio di collegamento con un punto situato in uno Stato membro.

I vettori aerei dell'Unione europea sono inoltre abilitati ad effettuare servizi di trasporto aereo tra punti situati in Ucraina, indipendentemente dalla circostanza che anche tali servizi di trasporto aereo abbiano origine o destinazione all'interno dell'UE; e

b) i vettori aerei dell'Ucraina sono autorizzati ad esercitare diritti di traffico illimitati tra punti situati nell'Unione europea, punti intermedi nel quadro della politica europea di vicinato e paesi ECAA, nonché punti nei paesi elencati nell'allegato V, a condizione che il volo rientri in un servizio di collegamento con un punto situato in Ucraina.

2. Tutti i pertinenti certificati compresi nell'allegato IV, sezione 2, del presente accordo, rilasciati dall'Ucraina sono riconosciuti dagli Stati membri in conformità alle condizioni previste dalle suddette disposizioni.

ALLEGATO IV

ELENCO DEI CERTIFICATI DI CUI ALL'ALLEGATO III DEL PRESENTE ACCORDO

1. Personale di volo

Licenze di pilotaggio (rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca delle licenze) (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Certificazione di persone responsabili dell'addestramento in volo o dell'addestramento con simulatori di volo e della valutazione della capacità dei piloti (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Attestati del personale di cabina (rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca degli attestati) (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Certificati medici per piloti (rilascio, mantenimento, modifica, limitazione, sospensione o revoca) (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Certificazione di esaminatori aeromedici, nonché le condizioni alle quali medici generalisti possono intervenire a titolo di esaminatori aeromedici (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Esame periodico aeromedico dei membri del personale di cabina - qualifica delle persone responsabili del suddetto esame (regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica (UE) n. 1178/2011).

Condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di organizzazioni di addestramento dei piloti (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di centri aeromedici che partecipato all'esame aeromedico e della qualificazione degli equipaggi dell'aviazione civile

(Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

Certificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato e requisiti delle organizzazioni che operano e utilizzano tali dispositivi (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 290/2012 che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011).

2. Gestione del traffico aereo/Servizi di navigazione aerea

Certificati di fornitori di servizi di traffico aereo (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011, allegato II Requisiti specifici per la fornitura di servizi di traffico aereo).

Certificati di fornitori di servizi meteorologici (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011, allegato III Requisiti specifici per la fornitura di servizi di traffico aereo).

Certificati di fornitori di servizi di informazione aeronautica (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011, allegato IV Requisiti specifici per la fornitura di servizi di informazione aeronautica).

Certificati di fornitori di servizi di comunicazione, navigazione o sorveglianza (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011, allegato V Requisiti specifici per la fornitura di servizi di comunicazione, navigazione o sorveglianza).

Licenze di controllori del traffico aereo (ATCO) e studenti controllori del traffico aereo (rilascio, sospensione e revoca) e connesse abilitazioni e specializzazioni (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 805/2011).

Certificati medici dei controllori del traffico aereo (Regolamenti (CE) n. 216/2008, (UE) n. 805/2011).

Certificati di organizzazioni di formazione dei controllori del traffico aereo (ATCO) (validità, ripristino, rinnovo e uso) (regolamenti (UE) n. 216/2008 e (UE) n. 805/2011).

ALLEGATO V

ELENCO DI PAESI TERZI MENZIONATI AGLI ARTICOLI 17, 19 E 22 E AGLI ALLEGATI II E III DEL PRESENTE ACCORDO

1. Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
2. Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
3. Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo); e
4. Confederazione svizzera (ai sensi dell'accordo sul trasporto aereo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera).

ALLEGATO VI

NORME PROCEDURALI

Il presente accordo è applicabile secondo le regole procedurali indicate di seguito:

1. PARTECIPAZIONE DELL'UCRAINA AI COMITATI

Quando, in base al presente accordo, l'Ucraina partecipa ad un comitato istituito da pertinenti atti dell'Unione europea, acquisisce lo status di osservatore, prende parte a tutte le discussioni pertinenti ed è incoraggiata a partecipare al dibattito, in conformità ai rispettivi regolamenti interni, mentre viene esclusa dalle sessioni che comportano una votazione.

Per quanto riguarda il settore della gestione del traffico aereo, per applicare la legislazione sul cielo unico europeo, l'Ucraina partecipa anche a tutti gli organismi istituiti dalla Commissione europea, come l'organo consultivo di settore (OIPB) e il gestore della rete (NM).

2. ACQUISIZIONE DELLO STATUS DI OSSERVATORE PRESSO L'AESA

Lo status di osservatore presso l'AESA abilita l'Ucraina a partecipare a gruppi e organi tecnici dell'AESA aperti agli Stati membri dell'UE e ad altri paesi partner della politica europea di vicinato, fatte salve le condizioni stabilite per tale partecipazione. Lo status di osservatore non comporta il diritto di voto. Tale status non può essere acquisito per quanto riguarda il consiglio di amministrazione dell'AESA.

3. COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI

Al fine di agevolare l'esercizio dei poteri propri delle autorità competenti delle Parti, tali autorità si scambiano, su richiesta, tutte le informazioni necessarie a garantire il corretto funzionamento del presente Accordo.

4. RIFERIMENTI ALLE LINGUE

Le parti sono autorizzate ad utilizzare, nelle procedure istituite nel quadro del presente Accordo, qualsiasi lingua ufficiale delle istituzioni dell'Unione europea o la lingua ucraina. Le Parti sono consapevoli, tuttavia, che l'utilizzo dell'inglese facilita tali procedure. Se in un documento ufficiale viene utilizzata una lingua che non è una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea, viene contemporaneamente presentata una traduzione in una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea, tenendo conto di quanto disposto nella frase precedente. Se una parte intende utilizzare, in un procedimento orale, una lingua

che non è una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione europea, tale parte assicura l'interpretazione simultanea in inglese.

ALLEGATO VII

CRITERI DI CUI ALL'ARTICOLO 26, PARAGRAFO 4 DEL PRESENTE ACCORDO

1. Sono compatibili con il funzionamento del presente accordo:

   a) gli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che ciò avvenga senza discriminazioni determinate dall'origine dei servizi in questione; e

   b) gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali o da altri eventi eccezionali.

2. Sono compatibili inoltre con il corretto funzionamento del presente accordo:

   a) gli aiuti destinati a promuovere lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione;

   b) gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche quando tali aiuti non incidono negativamente sulle attività commerciali di vettori aerei nell'interesse delle parti; e

   c) gli aiuti al fine di conseguire determinati obiettivi, autorizzati nell'ambito dei regolamenti dell'UE orizzontali di esenzione per categoria e delle norme in materia di aiuti di Stato orizzontali e settoriali concessi nel rispetto delle condizioni stabilite nelle suddette disposizioni.

_____