KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 15.4.2014 r.
COM(2014) 18 final

ANNEX 1

ZAŁĄCZNIK

Projekt Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą

ZAŁĄCZNIK

Projekt

UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM

MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI

A UKRAINĄ

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanych dalej łącznie „traktatami UE") a także będące państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwanymi dalej „państwami członkowskimi UE"), oraz

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej „Unią", „Unią Europejską" lub „UE", z jednej strony,

oraz

UKRAINA, z drugiej strony,

zwane dalej łącznie „Stronami",

PRAGNĄC utworzyć wspólny obszar lotniczy (CAA) oparty na wzajemnym dostępie do rynków transportu lotniczego stron, na zasadzie równych warunków konkurencji i z poszanowaniem tych samych przepisów – w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, harmonizacji aspektów społecznych i ochrony środowiska;

UZNAJĄC zintegrowany charakter międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz prawa i obowiązki Ukrainy i państw członkowskich UE wynikające z przynależności do międzynarodowych organizacji lotniczych, w szczególności do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej, jak również wynikające z międzynarodowych umów ze stronami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi;

PRAGNĄC zacieśnić stosunki między Stronami w dziedzinie transportu lotniczego, w tym w dziedzinie współpracy przemysłowej, a także pragnąc rozbudować istniejący system umów o komunikacji lotniczej w celu wspierania więzi gospodarczych, kulturalnych i transportowych między stronami;

DĄŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, aby odpowiedzieć na potrzeby pasażerów i nadawców ładunków w zakresie dogodnych usług transportu lotniczego;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

MAJĄC NA UWADZE, iż umowa o partnerstwie i współpracy między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi a Ukrainą stanowi, że w celu zapewnienia skoordynowanego rozwoju transportu między stronami, dostosowanego do ich potrzeb handlowych, warunki wzajemnego dostępu do rynku i świadczenia usług w dziedzinie transportu lotniczego mogą stanowić przedmiot szczególnych porozumień;

DĄŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

DĄŻĄC do tego, aby ze zliberalizowanej umowy skorzystały wszystkie sektory branży lotniczej, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych;

PLANUJĄC rozszerzenie istniejących ram umów o komunikacji lotniczej w celu stopniowego otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom obydwu Stron;

PRZYZNAJĄC, że uzasadnione jest ustanowienie zasad funkcjonowania wspólnego obszaru lotniczego (CAA) na podstawie obowiązującego w tej dziedzinie prawodawstwa Unii Europejskiej, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej umowy, bez uszczerbku dla przepisów zawartych w Traktacie o Unii Europejskiej i Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (traktatów UE) i w konstytucji Ukrainy;

UWZGLĘDNIAJĄC zamiar włączenia przez Ukrainę do swojego prawodawstwa w dziedzinie lotnictwa odpowiednich wymogów i norm Unii Europejskiej, w tym w odniesieniu do przyszłego rozwoju ustawodawstwa w UE;

DĄŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu aktów i zagrożeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na wykonywanie transportu lotniczego i podważających zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC, że pełna zgodność z zasadami CAA upoważnia Strony do pełnego wykorzystania oferowanych przezeń możliwości, w tym otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom i podmiotom branży lotniczej Stron;

UZNAJĄC, że stworzenie CAA oraz wdrożenie jego zasad nie może zostać osiągnięte bez postanowień przejściowych;

UZNAJĄC znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym zakresie;

PODKREŚLAJĄC, że przewoźnicy lotniczy powinni być traktowani w przejrzysty i niedyskryminacyjny sposób pod względem dostępu do infrastruktury transportu lotniczego, w szczególności w sytuacjach, gdy infrastruktura ta jest ograniczona, w tym również, lecz nie wyłącznie, pod względem dostępu do portów lotniczych;

DĄŻĄC do zapewnienia równych warunków działalności dla przewoźników lotniczych poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym obu Stron równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających wykonywanie uzgodnionych połączeń;

UZNAJĄC, że subwencje rządowe mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska w procesie rozwoju i wdrażania międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa oraz uznając prawa suwerennych państw do podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w tym środków ochrony ustanowionych w Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.;

PRZYJMUJĄC Z ZADOWOLENIEM stały dialog między Stronami mający na celu zacieśnienie stosunków w innych obszarach, zwłaszcza w celu ułatwienia przepływu osób,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

TYTUŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

ARTYKUŁ 1
CELE I ZAKRES

Niniejsza Umowa ma na celu stopniowe utworzenie wspólnego obszaru lotniczego między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, który opiera się w szczególności na takich samych zasadach w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony konsumentów, komputerowych systemów rezerwacji, jak również w odniesieniu do aspektów społecznych. W tym celu niniejsza Umowa określa zasady, wymogi techniczne, procedury administracyjne, podstawowe standardy operacyjne oraz przepisy wykonawcze mające zastosowanie w stosunkach między Stronami na warunkach również określonych poniżej.

Wspólny obszar lotniczy opiera się na wolnym dostępie do rynku transportu lotniczego i na równych warunkach konkurencji.

ARTYKUŁ 2
DEFINICJE

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej umowy:

1. „uzgodnione połączenia” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z art. 16 (Przyznanie praw) i załącznikiem II do niniejszej Umowy;

2. „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;

3. „transport lotniczy” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który – dla uniknięcia wątpliwości – obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;

4. „przewoźnik lotniczy” oznacza spółkę lub przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważne zezwolenie;

5. „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

6. „spółki lub przedsiębiorstwa” oznacza podmioty prawa cywilnego lub handlowego, w tym spółdzielnie oraz inne osoby prawne prawa publicznego lub prywatnego, z wyjątkiem podmiotów, których działalność nie jest nastawiona na osiąganie zysków;

7. „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:

   a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Ukrainę, jak i przez państwo członkowskie UE lub przez państwa członkowskie UE;

   oraz

   b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Ukrainy, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE;

8. „umowa ECAA” oznacza wielostronną umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Chorwacji, byłą jugosłowiańską republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie[1] w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;

9. „EASA” oznacza Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowioną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;

10. „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które, oddzielnie albo wspólnie i z

[1] Użycie tej nazwy nie ma wpływu na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 oraz opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie ogłoszenia przez Kosowo niepodległości.

uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przyznają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

a) prawo użytkowania wszystkich lub niektórych aktywów przedsiębiorstwa;

b) prawa lub umowy, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;

11. „skuteczna kontrola regulacyjna” oznacza, że właściwa władza jednej ze Stron uprawniona do licencjonowania, która wydała koncesję lub zezwolenie na prowadzenie działalności przewoźnikowi lotniczemu, stale weryfikuje, czy przewoźnik ten spełnia kryteria dotyczące wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, na podstawie których wydano koncesję lub zezwolenie, zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, podczas gdy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony właściwa władza utrzymuje odpowiedni nadzór zgodnie co najmniej z normami ICAO;

12. „traktaty UE” oznaczają Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;

13. „państwo członkowskie UE” oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej;

14. „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;

15. „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem, że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;

16. „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi lotniczej wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w

stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;

17. „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ustanowioną zgodnie z konwencją;

18. „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany między dwoma punktami w co najmniej dwóch państwach;

19. „transport intermodalny” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym, oraz co najmniej jednym rodzajem transportu naziemnego, pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;

20. „środek” oznacza dowolny środek podejmowany przez Stronę, w formie ustaw, rozporządzeń, reguł, procedur, decyzji, działań administracyjnych lub w jakiejkolwiek innej formie;

21. „obywatel” oznacza:

    a) każdą osobę fizyczną posiadającą obywatelstwo ukraińskie, w przypadku strony ukraińskiej, lub obywatelstwo państwa członkowskiego UE, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich; lub

    b) każdy podmiot prawny, o ile (i) znajduje się on przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób fizycznych lub podmiotów posiadających narodowość ukraińską w przypadku Ukrainy, lub osób fizycznych lub prawnych posiadających narodowość państwa członkowskiego UE lub jednego z innych państw określonych w załączniku V, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, oraz (ii) jego główne miejsce prowadzenia działalności jest na Ukrainie w przypadku Ukrainy, lub w państwie członkowskim UE w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich;

22. „przynależność państwowa”, w odniesieniu do przewoźnika lotniczego, oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;

23. „koncesja” oznacza:

a) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – zezwolenie przyznane przez właściwy organ wydający koncesje spółce lub przedsiębiorstwu, umożliwiające im wykonywanie przewozów lotniczych na mocy odpowiedniego prawodawstwa UE, oraz

b) w przypadku Ukrainy – koncesję na przewóz lotniczy pasażerów lub ładunku, wydaną na podstawie odpowiedniego prawodawstwa ukraińskiego;

24. „cena" oznacza:

a) „taryfy lotnicze" płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji a także inne usługi pomocnicze; oraz

b) „stawki lotnicze" płacone za przewóz poczty i ładunku, oraz warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.

Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;

25. „umowa o partnerstwie i współpracy" oznacza Umowę o partnerstwie i współpracy między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi a Ukrainą, sporządzoną w Luksemburgu dnia 14 czerwca 1994 r., i wszelkie późniejsze instrumenty;

26. „główne miejsce prowadzenia działalności" oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego, gdzie sprawowane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu;

27. „obowiązek użyteczności publicznej" oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnik lotniczy może uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;

28. „SESAR” oznacza program badawczy dotyczący europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji, stanowiący techniczny komponent inicjatywy „jednolita europejska przestrzeń powietrzna”, którego celem jest stworzenie w UE do 2020 r. infrastruktury kontroli ruchu lotniczego o wysokiej przepustowości, tak aby umożliwić bezpieczny i przyjazny dla środowiska rozwój transportu lotniczego;

29. „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez organ władz państwowych, publiczną organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku, gdy:

a) praktyka organu władz państwowych, publicznego organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;

b) dochód organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny, został utracony, nie uzyskano go lub został on bezpodstawnie obniżony;

c) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, albo zakupuje towary lub usługi; lub

d) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania, lub powierza albo nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w lit. a), b) oraz c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom państwowym, a w praktyce nie różną się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy państwowe;

i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;

30. „Strony” oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, albo Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami oraz, z drugiej strony, Ukrainę;

31. „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Ukrainy, obszary lądowe i wody terytorialne podlegające jej suwerenności, oraz, w odniesieniu do Unii

Europejskiej, obszary lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, i które podlegają warunkom określonym w tych traktatach i we wszelkich późniejszych instrumentach. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego w Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy. Takie stosowanie jest określone stosowaniem prawodawstwa Unii do portu lotniczego w Gibraltarze. Ukraina zostanie poinformowana o zakresie tego stosowania;

32. „układ o tranzycie” oznacza Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych podpisany w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.; oraz

33. „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych przez właściwą władzę lub dozwoloną przez tę władzę w odniesieniu do statków powietrznych, ich załóg, pasażerów, ładunku i poczty, urządzeń i usług związanych ze służbą żeglugi powietrznej (w tym w przypadku przelotów), kontroli ruchu lotniczego, portów lotniczych i ochrony lotnictwa.

ARTYKUŁ 3

WYKONANIE UMOWY

1. Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Wdrożenie wyżej wspomnianych środków nie ma wpływu na prawa i obowiązki żadnej ze Stron wynikające z jej członkostwa w organizacjach międzynarodowych lub z podpisanych przez nią umów międzynarodowych, w szczególności konwencji i układu o tranzycie.

3. W zastosowaniu zasad określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, Strony:

   a) w zakresie stosowania niniejszej Umowy, znoszą wszelkie jednostronne środki administracyjne, techniczne lub inne, które mogą stanowić pośrednie ograniczenia i mieć dyskryminujące skutki w zakresie świadczenia usług lotniczych na podstawie niniejszej umowy; oraz

b) w zakresie stosowania niniejszej Umowy, powstrzymują się od wdrażania środków administracyjnych, technicznych lub prawnych, które mogłyby prowadzić do dyskryminacji wobec obywateli bądź spółek lub przedsiębiorstw drugiej Strony w zakresie świadczenia usług na podstawie niniejszej umowy.

ARTYKUŁ 4

ZAKAZ DYSKRYMINACJI

W zakresie stosowania niniejszej Umowy i bez uszczerbku dla jakichkolwiek postanowień szczególnych w niej zawartych, zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 5

OGÓLNE ZASADY WSPÓŁPRACY REGULACYJNEJ

1. Strony współpracują przy użyciu wszelkich dostępnych środków w celu zapewnienia stopniowego włączenia do prawodawstwa Ukrainy wymogów i norm Unii Europejskiej, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, jak również w celu wdrożenia przez Ukrainę tych przepisów poprzez:

   a) okresowe konsultacje, prowadzone w ramach wspólnego komitetu, o którym mowa w art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet), dotyczące interpretacji przepisów unijnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, dotyczących bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, dostępu do rynku i powiązanych z tym kwestii, aspektów społecznych, ochrony konsumentów i innych dziedzin objętych Umową;

   b) zapewnianie odpowiedniej pomocy w określonych dziedzinach, wskazanych przez Strony;

   c) konsultacje oraz wymianę informacji na temat nowych przepisów prawnych, zgodnie z art. 15 niniejszej Umowy (Nowe prawodawstwo).

2. Ukraina przyjmuje niezbędne środki mające na celu włączenie do ukraińskiego systemu prawnego oraz wdrożenie wymogów i norm Unii Europejskiej określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy, zgodnie z postanowieniami

przejściowymi określonymi w art. 33 (Postanowienia przejściowe) i powiązanym z nim załącznikiem III do niniejszej Umowy.

3. Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich organach odpowiedzialnych za nadzór w zakresie bezpieczeństwa, kwestie zdatności do lotu, wydawanie koncesji przewoźnikom lotniczym, kwestie związane z portami lotniczymi, ochronę lotnictwa, zarządzanie ruchem lotniczym, badanie wypadków i incydentów, ustanawianie opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej i opłat lotniskowych, bezzwłocznie za pośrednictwem wspólnego komitetu, o którym mowa w art. 29 niniejszej umowy (Wspólny komitet).

ARTYKUŁ 6

PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW USTAWOWYCH I WYKONAWCZYCH

1. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron lub podczas pobytu na jej terytorium przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych, mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych wykonujących przewozy lotnicze oraz opuszczania przez nie tego terytorium, lub mających zastosowanie w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej.

2. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych, mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się pokładzie statku powietrznego oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

ARTYKUŁ 7

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa wyszczególnionymi w części C załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.
2. Sprawując jednocześnie funkcje i wykonując zadania państwa projektu, państwa producenta, państwa rejestracji i państwa użytkownika, określone przez konwencję, Ukraina wprowadza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
3. Strony współpracują celem zapewnienia skutecznego wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. W tym celu Ukraina uczestniczy w pracach EASA w charakterze obserwatora, począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, jak przewidziano w załączniku VI do niniejszej Umowy.
4. W celu zapewnienia eksploatacji uzgodnionych połączeń zgodnie z art.16 ust. 1 lit. a), b), c) i d) niniejszej Umowy (Przyznanie praw), każda Strona uznaje za ważne świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i koncesje wydane lub zatwierdzone przez drugą Stronę i nadal ważne, pod warunkiem że wymogi w zakresie uzyskania takich świadectw lub koncesji są co najmniej równoważne z minimalnymi normami, które mogą być ustanowione zgodnie z konwencją.
5. Decyzje o uznaniu przez państwa członkowskie UE świadectw wydanych przez Ukrainę, o których mowa w sekcji I załącznika IV do niniejszej Umowy, podejmuje się zgodnie z postanowieniami określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
6. Strony współpracują w celu osiągnięcia konwergencji systemów certyfikacji w zakresie początkowej i ciągłej zdatności do lotu.
7. Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom na płycie przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego oraz załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

8. Strony wymieniają informacje, w tym na temat wszelkich ustaleń, wykrytych w trakcie inspekcji na płycie przeprowadzanych zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu, za pośrednictwem odpowiednich środków.

9. Właściwe władze Strony mogą w dowolnym momencie zwrócić się z wnioskiem o konsultacje z właściwymi władzami drugiej Strony na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Stronę, w tym w dziedzinach innych niż dziedziny objęte aktami prawnymi, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, lub na temat ustaleń wykrytych w trakcie inspekcji na płycie. Takie konsultacje odbywają się w ciągu trzydziestu (30) dni od daty złożenia wniosku.

10. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza uprawnień Strony do podejmowania wszelkich niezbędnych i natychmiastowych działań w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub usługa mogą:

    a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie konwencji lub wymogów i norm określonych w części C załącznika I do niniejszej Umowy, w zależności od tego, które z nich mają zastosowanie;

    b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie inspekcji, o której mowa w ust. 7 niniejszego artykułu, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych norm ustanowionych na podstawie konwencji lub wymogów i norm określonych w części C załącznika I do niniejszej Umowy, w zależności od tego, które z nich mają zastosowanie; lub

    c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy ustanowione na podstawie konwencji lub wymogi i normy określone w części C załącznika I do niniejszej Umowy, w zależności od tego, które z nich mają zastosowanie, nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane.

11. W przypadku gdy jedna ze Stron podejmuje działania zgodnie z ust. 10 niniejszego artykułu, niezwłocznie informuje o tym właściwe władze drugiej Strony, podając powody podjętych działań.

12. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania środków podjętych zgodnie z ust. 10 niniejszego artykułu, mimo że ustały przesłanki do ich podjęcia, każda ze Stron może odwołać się w tej sprawie do wspólnego komitetu.

13. Strona, której to dotyczy, bezzwłocznie informuje pozostałe Strony o wszelkich zmianach w prawodawstwie krajowym dotyczących statusu właściwych władz Ukrainy lub właściwych władz państw członkowskich UE.

ARTYKUŁ 8
OCHRONA LOTNICTWA

1. Ukraina wprowadza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża postanowienia zawarte w części II Dokumentu 30 ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego), zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy. W kontekście ocen przewidzianych w art. 33 ust. 2 niniejszej Umowy (Postanowienia przejściowe), inspektorzy Komisji Europejskiej mogą uczestniczyć jako obserwatorzy w kontrolach przeprowadzanych przez właściwe władze ukraińskie w portach lotniczych znajdujących się na terytorium Ukrainy, zgodnie z mechanizmem uzgodnionym przez obie Strony. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków Ukrainy i państw członkowskich UE wynikających z postanowień załącznika 17 do konwencji.

2. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Strony potwierdzają ponownie swoje wzajemne zobowiązanie do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim obydwie Strony są Stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obydwie Strony.

3. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich

pasażerów i załogi, portów lotniczych i urządzeń żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

4. Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile Strony je stosują, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez ICAO i oznaczonymi jako załączniki do konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie do Stron. Obie Strony nakładają na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

5. Każda ze Stron zapewnia podjęcie na swoim terytorium skutecznych środków mających na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym między innymi prowadzenie kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bagażu rejestrowanego oraz kontroli ładunku i poczty przed wejściem pasażerów na pokład lub przed załadowaniem statku powietrznego, a także prowadzenie kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska i kontroli osób innych niż pasażerowie wchodzących do stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnego ryzyka i zagrożeń w lotnictwie cywilnym. Każda ze Stron wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, wymaganych przez drugą Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

6. Ponadto każda ze Stron pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych wypadkach, każda ze Stron poinformuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich specjalnych środkach w zakresie ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia wspólnego komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet).

7. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów

skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, urządzeń portów lotniczych lub żeglugi powietrznej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby zaistnienia aktu.

8. Każda ze Stron podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, został zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

9. Jeżeli jedna ze Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, Strona ta składa wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z udziałem drugiej Strony.

10. Bez uszczerbku dla art. 19 niniejszej Umowy (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia lub zezwolenia technicznego), nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od dnia złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych tej drugiej Strony.

11. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem terminu piętnastu (15) dni.

12. Jakiekolwiek działanie podjęte zgodnie z ust. 10 lub 11 niniejszego artykułu powinno zostać zakończone po spełnieniu przez drugą Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 9

ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym wyszczególnionymi w części B załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

2. Ukraina wprowadza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu,

zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Strony współpracują w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym, aby zapewnić skuteczne wdrożenie przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego Ukrainy wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jak również w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Ukrainę, co pozwoli poprawić obecne normy bezpieczeństwa i ogólną efektywność operacji ruchu lotniczego w Europie, a także zoptymalizować przepustowość systemu kontroli ruchu lotniczego, zminimalizować opóźnienia i zwiększyć efektywność środowiskową.

4. W tym celu Ukraina, począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, uczestniczy w pracach Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora, a ukraińskie właściwe organy lub władze są włączone do prac w sposób niedyskryminacyjny, poprzez odpowiednią koordynację dotyczącą SESAR, zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem.

5. Wspólny komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

6. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej:

   a) Ukraina podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; oraz

   b) Unia Europejska ułatwia udział Ukrainy w działaniach operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

7. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla praw i obowiązków Ukrainy wynikających z konwencji, a także wynikających z obowiązujących regionalnych porozumień żeglugi powietrznej zatwierdzonych przez Radę ICAO. Po wejściu w życie niniejszej Umowy wszelkie kolejne regionalne porozumienia powinny być zgodne z jej postanowieniami.

8. Aby utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w celu maksymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej i skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Ukraina organizuje podlegającą jej przestrzeń powietrzną zgodnie z wymogami UE

dotyczącymi ustanawiania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB), o których mowa w części B załącznika I do niniejszej Umowy.

Strony współpracują w celu rozważenia możliwości włączenia przestrzeni powietrznej podlegającej Ukrainie do FAB, zgodnie z prawodawstwem UE oraz z uwzględnieniem operacyjnych korzyści wynikających z takiego włączenia.

9. Decyzje o uznaniu przez państwa członkowskie UE odpowiednich świadectw wydanych przez Ukrainę, o których mowa w sekcji 2 załącznika IV do niniejszej Umowy, podejmuje się zgodnie z postanowieniami określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 10

ŚRODOWISKO

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa. Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnych działań na szczeblu ogólnoświatowym, regionalnym, krajowym lub lokalnym.

2. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie ochrony środowiska wyszczególnionymi w części D załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

3. Ukraina wprowadza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

4. Strony współpracują celem zapewnienia skutecznego wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego Ukrainy wymogów i norm, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, uznając jednocześnie znaczenie współpracy, oraz, w ramach wielostronnych rozmów, w celu uwzględnienia wpływu lotnictwa na środowisko, a także w celu zapewnienia pełnej zgodności wszelkich środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

5. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz którejkolwiek ze Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że działania takie stosuje się bez względu na przynależność

państwową oraz że nie są one sprzeczne z prawami i zobowiązaniami Stron wynikającymi z prawa międzynarodowego.

ARTYKUŁ 11

OCHRONA KONSUMENTÓW

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie ochrony konsumentów wyszczególnionymi w części F załącznika I do niniejszej Umowy.

2. Ukraina wprowadza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Strony współpracują celem zapewnienia skutecznego wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

4. Strony współpracują również w celu zapewnienia ochrony praw konsumentów wynikających z niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 12

WSPÓŁPRACA BRANŻOWA

1. Strony dążą do zacieśnienia współpracy branżowej, w szczególności poprzez:

   (i) rozwój kontaktów gospodarczych między producentami działającymi w branży lotniczej z obu Stron;

   (ii) promowanie i tworzenie wspólnych projektów mających na celu zrównoważony rozwój sektora transportu lotniczego, w tym również jego infrastruktury;

   (iii) współpracę techniczną mającą na celu wdrożenie norm UE;

   (iv) propagowanie możliwości dla producentów i projektantów działających w branży lotniczej; oraz

   (v) wspieranie inwestycji w zakresie przewidzianym w niniejszej Umowie.

2. Niniejsza Umowa nie narusza istniejących technicznych i przemysłowych norm ukraińskich dotyczących produkcji statków powietrznych i ich części, które nie są wymienione w załączniku I do niniejszej Umowy.

3. Wspólny komitet monitoruje i ułatwia współpracę branżową.

ARTYKUŁ 13

KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie komputerowych systemów rezerwacji wyszczególnionymi w części G załącznika I do niniejszej Umowy. Strony gwarantują bezpłatny dostęp komputerowych systemów rezerwacji jednej Strony do rynku drugiej Strony.

2. Ukraina wprowadza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Strony współpracują celem zapewnienia wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 14

ASPEKTY SPOŁECZNE

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w odniesieniu do aspektów społecznych, wyszczególnionymi w części E załącznika I do niniejszej Umowy.

2. Ukraina przyjmuje niezbędne środki w celu wprowadzenia do swojego prawodawstwa i w celu skutecznego wdrożenia wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Strony współpracują celem zapewnienia wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 15

NOWE PRAWODAWSTWO

1. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszego artykułu i art. 4 niniejszej Umowy (Zakaz dyskryminacji).

2. W przypadku gdy jedna ze Stron rozważa przyjęcie nowego prawodawstwa lub zmianę istniejącego prawodawstwa wchodzącego w zakres niniejszej Umowy, zawiadamia o tym drugą Stronę. Na wniosek jednej ze Stron wspólny komitet w terminie dwóch miesięcy przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

3. Wspólny komitet:

   a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik I do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe prawodawstwo lub odnośne zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności; lub

   b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub odnośne zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub

   c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie, w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 16

PRZYZNANIE PRAW

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie, zgodnie z załącznikiem II i załącznikiem III do niniejszej Umowy, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony:

   a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

   b) prawo do postoju na jej terytorium w jakimkolwiek celu poza zabraniem na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);

c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku bagażu, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz

d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym z Ukrainy prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregokolwiek państwa członkowskiego UE, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego.

ARTYKUŁ 17

UDZIELANIE ZEZWOLEŃ I ZEZWOLEŃ TECHNICZNYCH

Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenie techniczne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, które powinny być składane w odpowiedniej formie oraz w sposób odpowiedni dla zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych, właściwe władze drugiej Strony udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Ukrainy:

– główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na Ukrainie, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z mającym zastosowanie prawem ukraińskim; oraz

– Ukraina sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz

– o ile nie określono inaczej w artykule 20 niniejszej Umowy (Inwestycje w przewoźników lotniczych), przewoźnik lotniczy jest własnością Ukrainy, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod jej skuteczną kontrolą lub pod kontrolą jej obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

– główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego UE zgodnie z traktatami UE, a przewoźnik posiada ważną koncesję wydaną

zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem Unii Europejskiej; oraz

– państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz

– o ile nie określono inaczej w art. 20 niniejszej Umowy (Inwestycje w przewoźników lotniczych), przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub ich obywateli, bądź innych państw wymienionych w załączniku V lub ich obywateli;

c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych, o których mowa w art. 6 niniejszej Umowy (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych); oraz

d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia art. 7 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 8 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 18

WZAJMENE UZNAWANIE USTALEŃ REGULACYJNYCH W ZAKRESIE OKREŚLANIA ZDOLNOŚCI FINANSOWEJ I PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

1. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron właściwe władze drugiej Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności finansowej lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych poniżej.

2. Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego, właściwe władze Strony otrzymującej mają szczególne powody do uzasadnionych obaw, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Strony, warunki przewidziane w art. 17 niniejszej Umowy (Udzielanie zezwoleń i zezwoleń technicznych) w odniesieniu do udzielania odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń

technicznych nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odnośnych właściwych władz, lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju należy rozpatrywać w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet).

ARTYKUŁ 19

ODMOWA UDZIELENIA, COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE, OGRANICZENIE ZEZWOLENIA LUB ZEZWOLENIA TECHNICZNEGO

1. Właściwe władze każdej ze Stron mogą odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego, cofnąć je, zawiesić lub ograniczyć, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Strony, w przypadku gdy:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Ukrainy:

- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na Ukrainie lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z mającym zastosowanie prawem ukraińskim; lub
- Ukraina nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
- o ile nie określono inaczej w art. 20 niniejszej Umowy (Inwestycje w przewoźników lotniczych), przewoźnik lotniczy nie jest własnością Ukrainy, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, ani nie pozostaje pod jej skuteczną kontrolą lub pod kontrolą jej obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego UE zgodnie z traktatami UE, lub przewoźnik nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem Unii Europejskiej; lub
- państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej

kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub

– o ile nie określono inaczej w art. 20 niniejszej Umowy (Inwestycje w przewoźników lotniczych), przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub ich obywateli, bądź innych państw wymienionych w załączniku V lub ich obywateli;

c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w art. 6 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej Umowy; lub

d) nie utrzymuje się w mocy lub nie stosuje postanowień art. 7 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 8 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy; lub

e) jedna ze Stron dokonała ustalenia zgodnie z art. 26 ust. 5 niniejszej Umowy (Otoczenie konkurencyjne), z którego to ustalenia wynika, że warunki w zakresie otoczenia konkurencyjnego nie są przestrzegane.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi władzami drugiej Strony, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ust. 1 lit. c) lub d) niniejszego artykułu.

3. Żadna ze Stron nie korzysta ze swoich praw określonych w niniejszym artykule w celu odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń lub zezwoleń technicznych któregokolwiek przewoźnika lotniczego jednej ze Stron w oparciu o fakt posiadania większościowego udziału w przewoźniku lotniczym lub sprawowania skutecznej kontroli nad tym przewoźnikiem lotniczym przez jedną lub większą liczbę stron umowy ECAA lub ich obywateli, pod warunkiem że ta strona lub te strony umowy ECAA zapewniają traktowanie na zasadzie wzajemności oraz stosują warunki określone w umowie ECAA.

ARTYKUŁ 20

INWESTYCJE W PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH

1. Niezależnie od art. 17 (Udzielanie zezwoleń i zezwoleń technicznych) i art. 19 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia lub zezwolenia technicznego) niniejszej Umowy, stosownie do wcześniejszej decyzji wspólnego komitetu ustanowionego na podstawie niniejszej Umowy zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy

(Wspólny komitet), zezwala się na posiadanie przez Ukrainę lub jej obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej lub na sprawowanie skutecznej kontroli nad nim, lub na posiadanie przez państwa członkowskie UE lub ich obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Ukrainy lub na sprawowanie skutecznej kontroli nad nim.

2. Decyzja ta określa warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii na podstawie niniejszej Umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień art. 29 ust. 8 niniejszej Umowy (Wspólny Komitet).

ARTYKUŁ 21

ZNIESIENIE OGRANICZEŃ ILOŚCIOWYCH

1. Bez uszczerbku dla bardziej korzystnych postanowień zawartych w istniejących umowach, w zakresie stosowania niniejszej Umowy Strony znoszą ograniczenia ilościowe lub działania o skutku równoważnym w odniesieniu do transferu sprzętu, wyposażenia, części zamiennych i innych urządzeń w przypadkach, gdy są one niezbędne, aby przewoźnik lotniczy mógł kontynuować swoją działalność w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego na warunkach niniejszej Umowy.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nie stanowi przeszkody, jeżeli Strona chce dokonać zakazu lub wprowadzić ograniczenia w odniesieniu do takich transferów, co jest uzasadnione względami porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i życia ludzi, zwierząt lub roślin lub ochrony własności intelektualnej, przemysłowej i handlowej. Jednak takie zakazy lub ograniczenia nie mogą stanowić środka arbitralnej dyskryminacji ani ukrytego ograniczenia w wymianie handlowej między Stronami.

ARTYKUŁ 22

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Strony zgadzają się, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej przez operatorów komercyjnych utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony zgadzają się zatem zaangażować w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez operatorów komercyjnych obu Stron, w przypadku gdy przeszkody te mogłyby utrudnić działalność

zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub uniemożliwić zapewnienie równych warunków działalności.

2. Wspólny komitet ustanowiony zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet) opracowuje procedurę współpracy dotyczącą prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych; monitoruje postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód, jakie w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykają podmioty gospodarcze, oraz regularnie dokonuje przeglądu rozwoju sytuacji, w tym – tam gdzie to konieczne – zmian legislacyjnych i regulacyjnych. Zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet) Strona może wnieść o zwołanie posiedzenia wspólnego komitetu w celu omówienia jakiejkolwiek kwestii związanej ze stosowaniem niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

3. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do otwierania biur na terytorium drugiej Strony w celu promocji i sprzedaży usług w zakresie transportu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań, w tym prawo do sprzedawania i wystawiania jakichkolwiek biletów lub lotniczych listów przewozowych, zarówno swoich własnych jak również biletów lub lotniczych listów przewozowych każdego innego przewoźnika.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego. Zapotrzebowanie na wyżej wymieniony personel, stosownie do wyboru dokonanego przez przewoźników lotniczych, może zostać wypełnione poprzez zaangażowanie własnego personelu lub korzystanie z usług jakiejkolwiek innej organizacji, przedsiębiorstwa lub przewoźnika lotniczego działających na terytorium drugiej Strony i posiadających zezwolenie na świadczenie takich usług na terytorium tej Strony. Każda ze Stron w stosownych przypadkach ułatwia i przyspiesza wydawanie pozwoleń na pracę personelowi zatrudnionemu w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym personelowi wykonującemu określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający dziewięćdziesięciu (90) dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

Obsługa naziemna

5. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy:

a) bez uszczerbku dla lit. b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Strony posiada:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna"), lub, według własnego uznania;

(ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze Stron i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku;

b) prawa określone w lit. a) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, mogą podlegać ograniczeniom zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym;

c) każde przedsiębiorstwo obsługi naziemnej każdej ze Stron, niezależnie do tego, czy jest to przewoźnik lotniczy czy nie, ma prawo – w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony – do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz przedsiębiorstw lotniczych operujących w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jeżeli jest to zgodne z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

6. Przydzielanie dostępnego czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych znajdujących się na terytorium stron przeprowadza się w sposób niezależny, przejrzysty, niedyskryminujący i terminowy.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

7. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych i związanych z nimi usług na terytorium drugiej

Strony bezpośrednio lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, poprzez innego przewoźnika lotniczego lub przez internet. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich przewozów lotniczych i związanych z nimi usług, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymienialnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

8. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany na waluty wymienialne i dokonać przelewu uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej strony na swoje własne terytorium lub do wybranego przez siebie kraju lub krajów, zgodnie z obowiązującym prawodawstwem. Zezwala się na wykonywanie takich operacji wymiany i przelewów niezwłocznie, bez ograniczeń lub opodatkowania, po oficjalnym kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu, w którym przewoźnik składa polecenie przelewu.

9. Przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zezwala się na pokrywanie w walucie krajowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą, według własnego uznania, pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej Strony w walutach wymienialnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

Porozumienia o współpracy

10. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy, każdy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii z:

a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz

b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego);

pod warunkiem że: (i) przewoźnik wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe oraz (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie zezwolenie na obsługę danej trasy w ramach odpowiednich postanowień dwustronnych oraz (iii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług

przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wejściem na pokład, w przypadku gdy nie jest wymagana odprawa przy locie z przesiadką, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

Transport intermodalny

11. W odniesieniu do przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu powierzchniowego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu powierzchniowego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu powierzchniowego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie jakiegokolwiek porozumienia przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu powierzchniowego mogą brać pod uwagę między innymi interesy konsumentów i ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.

12. a) Bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów, a także niezależnie od pozostałych postanowień niniejszej Umowy, przewoźnicy lotniczy i pośredni dostawcy usług przewozów towarowych obu stron mają nieograniczone prawo do wykorzystywania, w przypadku międzynarodowych przewozów lotniczych na podstawie tego samego lotniczego listu przewozowego, wszelkich środków transportu powierzchniowego celem przewiezienia towarów do lub z dowolnego punktu na terytoriach Ukrainy i Unii Europejskiej, lub w państwach trzecich, w tym transportu do i z wszystkich portów lotniczych z urzędami celnymi, obejmujące również, tam gdzie jest to właściwe, prawo do przewożenia towarów pod zamknięciem celnym. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy powietrzną. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu powierzchniowego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu powierzchniowego, w tym transportu powierzchniowego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport powietrzny i powierzchniowy, pod warunkiem że spedytorzy są właściwie poinformowani o warunkach takiego przewozu.

b) Do celów lit. a) niniejszego ustępu transport powierzchniowy obejmuje zarówno transport lądowy, jak i morski.

Leasing

13. a) Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do obsługi uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych z załogą lub bez, wziętych w leasing od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym od przewoźników z państw trzecich, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy takich porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Strony w odniesieniu do takich porozumień;

b) Żadna ze Stron nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową;

c) W celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie branie w leasing przez przewoźnika lotniczego z Ukrainy statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, lub branie w leasing przez przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, niewymienionego w załączniku V do niniejszej Umowy, ma miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju należy przedłożyć do wcześniejszego zatwierdzenia przez władzę uprawnioną do licencjonowania przewoźnika biorącego w leasing statek powietrzny z załogą oraz przez właściwą władzę drugiej Strony.

Franchising/Oznaczanie marką/Preferencje handlowe

14. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franszyzy lub oznaczania marką lub preferencji handlowych z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, drugiej Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Postoje w nocy

15. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do postojów w nocy w portach lotniczych drugiej strony, które są otwarte dla ruchu międzynarodowego.

ARTYKUŁ 23

OPŁATY CELNE I OPODATKOWANIE

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi produkty takie, jak żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykorzystywanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, zgodnie z odpowiednim mającym zastosowanie prawodawstwem, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są: a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub przez Unię Europejską; oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że takie urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności, zgodnie z odpowiednim mającym zastosowanie prawodawstwem:

   a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

   b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki) wwiezione na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika drugiej Strony używanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;

c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

d) druki, określone przez ustawodawstwo celne każdej ze stron, wwiezione lub dostarczone na terytorium jednej ze stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz

e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Niezależnie od jakiegokolwiek innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia którejkolwiek ze Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Urządzenia i zapasy, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą na żądanie zostać objęte nadzorem lub kontrolą właściwych władz, jak również zakazem ich przekazywania bez uiszczenia stosownych opłat celnych i podatków.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie, w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy jednej ze Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z takich zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Strony przedmiotów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej ze Stron do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do zużycia na pokładzie, podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w trakcie którego dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i ładunek przewożone w bezpośrednim tranzycie przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, opłat celnych oraz innych podobnych opłat i należności, które nie są związane z kosztami świadczonej usługi.

8. Normalne wyposażenie statków powietrznych oraz materiały i zapasy przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej ze Stron mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one zostać poddane nadzorowi wspomnianych władz do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób, zgodnie z przepisami celnymi.

9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na postanowienia jakiejkolwiek konwencji zawartej między państwem członkowskim a Ukrainą w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, która może obowiązywać w danym czasie.

ARTYKUŁ 24

OPŁATY OD UŻYTKOWNIKA ZA KORZYSTANIE Z PORTÓW LOTNICZYCH ORAZ URZĄDZEŃ I USŁUG LOTNICZYCH

1. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania z urządzeń i usług żeglugi powietrznej, kontroli ruchu lotniczego, portu lotniczego, ochrony lotnictwa oraz innych powiązanych urządzeń i usług, były sprawiedliwe, uzasadnione, niedyskryminacyjne i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 9 (Zarządzanie ruchem lotniczym), opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w tym porcie lotniczym lub w ramach systemu tego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakiemukolwiek innemu przewoźnikowi

lotniczemu. Opłaty od użytkownika są ustalane przez właściwe nakładające opłaty władze lub organy Stron w walucie krajowej lub obcej.

2. Każda ze Stron może wspierać konsultacje między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń lub organami ich reprezentującymi, lub może zażądać takich konsultacji, zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, oraz zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty oraz przewoźnicy lotniczy lub organy ich reprezentujące dokonywały wymiany informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1 niniejszego artykułu. Każda ze Stron zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak aby umożliwić tym władzom uwzględnienie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

ARTYKUŁ 25

USTALANIE CEN

1. Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen ani przekazywania ich do wiadomości.

3. Jeżeli właściwe władze jednej ze Stron uważają, że którakolwiek cena jest niezgodna z ustaleniami, o których mowa w niniejszym artykule, wysyłają odpowiednie zawiadomienie właściwym władzom drugiej strony i mogą złożyć wniosek o konsultacje z tymi władzami. Właściwe władze mogą prowadzić konsultacje w celu omówienia między innymi takich spraw jak ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subwencjonowane ceny. Konsultacje takie odbywają się nie później niż trzydzieści (30) dni po dacie otrzymania wniosku.

ARTYKUŁ 26

OTOCZENIE KONKURENCYJNE

1. W zakresie niniejszej Umowy obowiązują przepisy tytułu VI („Konkurencja, ochrona własności intelektualnej, przemysłowej i handlowej oraz współpraca legislacyjna”) Umowy o partnerstwie i współpracy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, oraz wszelkich późniejszych zastępujących ją umów, z

wyjątkiem przypadków, w których bardziej szczegółowe zasady dotyczące konkurencji i pomocy państwa w sektorze lotnictwa są włączone do niniejszej Umowy.

2 Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego otoczenia dla wykonywania przewozów lotniczych. Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy działają w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani.

3. Pomoc państwa, która zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym spółkom, przedsiębiorstwom lub niektórym produktom bądź usługom lotniczym, jest niezgodna z właściwym funkcjonowaniem niniejszej Umowy w zakresie, w jakim może mieć wpływ na handel pomiędzy Stronami w sektorze lotnictwa.

4. Jeżeli chodzi o pomoc państwa, wszelkie praktyki niezgodne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania reguł konkurencji obowiązujących w Unii Europejskiej, w szczególności kryteriów określonych w załączniku VII do niniejszej Umowy.

5. Jeżeli jedna ze Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Strony, w szczególności wynikające z subwencji, mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki dla konkurowania jej przewoźników lotniczych, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu, zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny Komitet). Konsultacje rozpoczynają się w terminie trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni od dnia rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Strony, która wystąpiła z wnioskiem o konsultacje, podstawę do podjęcia działań zmierzających do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń dla danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, zgodnie z art. 19 niniejszej Umowy (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia lub zezwolenia technicznego).

6. Działania, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszących korzyści z subwencji lub warunków, o których mowa w niniejszym artykule, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do podjęcia działań zgodnie z art. 31 niniejszej Umowy (Środki zabezpieczające).

7. Każda ze Stron, po przekazaniu powiadomienia drugiej Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

8. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza ani nie naraża na uszczerbek uprawnień organów do spraw konkurencji Stron, gdyż wszystkie kwestie związane z przestrzeganiem prawa konkurencji należą do ich wyłącznych kompetencji. Wszelkie działania podejmowane na podstawie niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla działań podejmowanych przez te organy, które muszą być w pełni niezależne od działań podejmowanych na mocy niniejszego artykułu.

9. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytorium Stron.

10. Strony dokonują wymiany informacji uwzględniając granice dopuszczalne przez wymagania tajemnicy zawodowej i tajemnicy handlowej.

ARTYKUŁ 27

DANE STATYSTYCZNE

1. Każda ze Stron udostępnia drugiej Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych.

2. Strony współpracują ze sobą w ramach wspólnego komitetu powołanego na mocy art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet) w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy.

TYTUŁ IV

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 28

INTERPRETACJA I WYKONANIE

1. Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej

Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy. Ukraina jest również zobowiązana do wdrożenia prawodawstwa przyjętego w celu włączenia do jej systemu prawnego wymogów i norm Unii Europejskiej dotyczących lotnictwa cywilnego, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy.

3. Każda ze Stron przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Strony i które dotyczą władz lub spółek bądź przedsiębiorstw drugiej Strony, właściwe władze drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

5. W zakresie, w jakim treść postanowień niniejszej Umowy oraz przepisów aktów prawnych przywołanych w załączniku I do niniejszej Umowy jest identyczna z odpowiednimi postanowieniami Traktatów UE oraz aktami przyjętymi na podstawie Traktatów UE, przedmiotowe postanowienia i przepisy podlegają – w zakresie ich wykonania i stosowania – wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej Trybunałem Sprawiedliwości, oraz zgodnej z odpowiednimi decyzjami Komisji Europejskiej.

ARTYKUŁ 29

WSPÓLNY KOMITET

1. Niniejszym ustanawia się wspólny komitet składający się z przedstawicieli Stron (zwany dalej „wspólnym komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu wspólny komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Decyzje wspólnego komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Stron. Strony wprowadzają je w życie zgodnie z wewnętrznymi procedurami. Strony będą się wzajemnie informować o zakończeniu tych procedur oraz o terminie wejścia w życie decyzji. W przypadku gdy decyzja podjęta przez wspólny komitet zawiera wymóg podjęcia działań

przez jedną ze Stron, Strona ta podejmuje wszelkie konieczne działania i informuje o nich wspólny komitet.

3. Wspólny komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny komitet spotyka się w razie potrzeby na wniosek jednej ze Stron.

5. Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie odbywa się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach wspólnego komitetu.

7. Jeżeli według jednej ze Stron decyzja wspólnego komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Stronę, może ona wystąpić z wnioskiem o omówienie tej kwestii przez wspólny komitet. Jeżeli wspólny komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od dnia wniesienia sprawy, Strona występująca z wnioskiem może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy art. 31 niniejszej Umowy (Środki zabezpieczające).

8. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu, jeżeli wspólny komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy art. 31 niniejszej Umowy (Środki zabezpieczające).

9. Zgodnie z art. 20 niniejszej Umowy (Inwestycje w przewoźników lotniczych) wspólny komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub ze zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.

10. Wspólny komitet rozwija także współpracę między Stronami poprzez:

    a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;

    b) podejmowanie i w miarę możliwości skuteczne rozwiązywanie problemów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku i sprawne

świadczenie uzgodnionych usług objętych zakresem niniejszej Umowy, jako środek służący do zapewnienia równych warunków działalności, osiągnięcia konwergencji regulacyjnej oraz zmniejszenia obciążeń regulacyjnych operatorów komercyjnych;

c) wspieranie wymiany informacji na poziomie ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym także w przypadku przyjmowania nowych instrumentów międzynarodowego prawa lotniczego publicznego i prywatnego, w tym w dziedzinach ochrony, bezpieczeństwa, ochrony środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), portów lotniczych, współpracy branżowej, zarządzania ruchem lotniczym, otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;

d) stałe badanie społecznych skutków niniejszej Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;

e) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian niniejszej Umowy;

f) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;

g) uwzględnianie i rozwijanie pomocy technicznej w obszarach wchodzących w zakres niniejszej umowy; oraz

h) wspieranie współpracy na stosownych międzynarodowych forach oraz podejmowanie działań mających na celu koordynację stanowisk.

ARTYKUŁ 30

ROZSTRZYGANIE SPORÓW I ARBITRAŻ

1. W przypadku zaistnienia między Stronami jakiegokolwiek sporu dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Strony w pierwszej kolejności podejmują starania zmierzające do rozstrzygnięcia tego sporu w drodze formalnych konsultacji w ramach wspólnego komitetu zgodnie z art. 29 ust. 5 niniejszej Umowy (Wspólny komitet). W przypadku gdy wspólny komitet podejmuje decyzje w ramach tej procedury dotyczące interpretacji lub stosowania wymogów i norm, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, są one zgodne z orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości dotyczącymi interpretacji odnośnych wymogów i norm, jak również zgodne z decyzjami Komisji

Europejskiej, które są podejmowane na mocy odpowiednich wymogów i standardów.

2. Każda ze Stron może przekazać jakikolwiek spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, którego nie udało się rozstrzygnąć zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów, zgodnie z procedurą określoną poniżej:

   a) każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna ze Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku. Jeżeli Przewodniczący Rady jest tej samej narodowości co jedna ze Stron, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący, który nie jest zdyskwalifikowany z tego samego powodu;

   b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w lit. a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego, przy czym sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

   c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz

   d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Strony.

3. Na wniosek jednej ze Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznej decyzji.

4. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna trybunału arbitrażowego jest wiążąca dla Stron. Trybunał arbitrażowy stara się przyjmować wszystkie decyzje tymczasowe i decyzje ostateczne na zasadzie konsensusu. W przypadku gdy osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, trybunał arbitrażowy podejmuje decyzje większością głosów.

5. Jeżeli jedna ze Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie

trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania powiadomienia o wspomnianej decyzji, druga Strona może, przez cały okres, w którym nie zastosowano się do tej decyzji, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Stronie nie stosującej się do decyzji.

ARTYKUŁ 31

ŚRODKI ZABEZPIECZAJĄCE

1. Bez uszczerbku dla art. 7 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 8 (Ochrona lotnictwa) oraz ocen w zakresie ochrony wymienionych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strona może wprowadzić odpowiednie środki ochronne, jeżeli uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania zawartego w niniejszej umowie. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

2. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających niezwłocznie powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem wspólnego komitetu i przekazuje wszelkie stosowne informacje.

3. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.

4. Bez uszczerbku dla art. 7 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 8 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy, odnośna Strona nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na mocy ust. 2 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na mocy ust. 3 została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

5. Odnośna Strona niezwłocznie powiadamia wspólny komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszystkie stosowne informacje.

6. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 32

UJAWNIANIE INFORMACJI

Przedstawiciele, delegaci oraz eksperci Stron, jak również inni urzędnicy działający na podstawie niniejszej Umowy zobowiązani są, również po

zaprzestaniu pełnienia swoich funkcji, nie ujawniać stronom trzecim informacji, które objęte są tajemnicą zawodową, w szczególności informacji istotnych z punktu widzenia ochrony oraz informacji dotyczących spółek i przedsiębiorstw oraz ich stosunków handlowych i struktury kosztów.

ARTYKUŁ 33

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Załącznik III do niniejszej Umowy zawiera postanowienia przejściowe oraz odpowiednie okresy ich stosowania w stosunkach między Stronami.

2. Stopniowe wdrażanie przez Ukrainę wymogów i norm Unii Europejskiej dotyczących lotnictwa cywilnego, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, oraz spełnienie warunków określonych w załączniku III podlegają ocenom, które przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Ukrainą, a w przypadku bezpieczeństwa lotnictwa podlega inspekcjom standaryzacyjnym przeprowadzanym przez EASA zgodnie w wymogami i normami określonymi w części C załącznika I do niniejszej Umowy**.**

   W sytuacji gdy Ukraina uzna, że odpowiednie wymogi i normy prawne są włączone do prawodawstwa ukraińskiego oraz wprowadzone w życie, informuje ona Komisję Europejską o konieczności przeprowadzenia oceny.

3. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że Ukraina spełnia odpowiednie wymogi i normy, przedkłada sprawę do wspólnego komitetu utworzonego na mocy art. 29 niniejszej Umowy (Wspólny komitet), aby zdecydował on, czy Ukraina kwalifikuje się do kolejnego okresu przejściowego, czy też spełnia wszystkie te wymogi.

4. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że Ukraina nie spełnia odpowiednich wymogów i norm, informuje o tym wspólny komitet. Komisja Europejska zaleca następnie Ukrainie szczegółowe działania naprawcze i określa, w porozumieniu z Ukrainą, rozsądny termin, w jakim można usunąć stwierdzone niedociągnięcia. Przed zakończeniem okresu wdrożeniowego przeprowadza się drugą ocenę, a w razie konieczności także kolejne, w celu sprawdzenia, czy zalecane działania naprawcze zostały prawidłowo i skutecznie wdrożone.

5. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że stwierdzone niedociągnięcia zostały usunięte, przedkłada sprawę do wspólnego komitetu, aby podjął on odpowiednią decyzję, jak określono w ust. 3 niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 34

ZWIĄZEK Z INNYMI UMOWAMI LUB POROZUMIENIAMI

1. Postanowienia niniejszej Umowy są nadrzędne w stosunku do odpowiednich postanowień dwustronnych umów lub porozumień o transporcie lotniczym między Stronami.

2. Niezależnie od postanowień ust. 1 niniejszego artykułu, w stosunkach między Stronami zastosowanie mają postanowienia dotyczące własności, praw przewozowych, zdolności przewozowej, częstotliwości, rodzaju i zmian statków powietrznych, wspólnej obsługi połączeń i strategii cenowej zawarte w dwustronnych umowach lub porozumieniach między Ukrainą a Unią Europejską lub państwem członkowskim UE, jeśli takie dwustronne umowy lub porozumienia są bardziej korzystne, pod względem wolności dla odnośnych przewoźników lotniczych, lub jeśli są w inny sposób bardziej korzystne, i pod warunkiem, że nie zachodzi dyskryminacja państw członkowskich UE i ich obywateli. To samo dotyczy postanowień, które nie są objęte niniejszą Umową.

3. Jeśli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultację w ramach wspólnego komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

ARTYKUŁ 35

PRZEPISY FINANSOWE

Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 lit. b) niniejszej Umowy (Ogólne zasady współpracy regulacyjnej), Strony przydzielają niezbędne zasoby finansowe, w tym dotyczące wspólnego komitetu, przeznaczone na wykonanie niniejszej Umowy na swoich odpowiednich terytoriach.

TYTUŁ V

WEJŚCIE W ŻYCIE, PRZEGLĄD, WYPOWIEDZENIE UMOWY I POZOSTAŁE POSTANOWIENIA

ARTYKUŁ 36

ZMIANY

1. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować w drodze konsensusu decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy, jak określono w art. 15 ust. 3 lit. a) (Nowe prawodawstwo).

2. Zmiany do załączników do niniejszej Umowy wchodzą w życie po zakończeniu przez Strony niezbędnych procedur wewnętrznych.

3. Na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z odpowiednimi procedurami, oraz uwzględniając ewentualne zalecenia Wspólnego Komitetu, niniejsza Umowa podlega przeglądowi w świetle stosowania jej postanowień, w celu uwzględnienia wszelkich przyszłych zmian. Wszelkie wynikłe zmiany postanowień niniejszej Umowy wchodzą w życie zgodnie z postanowieniami art. 38 niniejszej Umowy (Wejście w życie i tymczasowe stosowanie).

ARTYKUŁ 37

WYPOWIEDZENIE

Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Stronę na drodze dyplomatycznej o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych, następującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Stron.

ARTYKUŁ 38

WEJŚCIE W ŻYCIE I TYMCZASOWE STOSOWANIE

1. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez jej sygnatariuszy zgodnie z ich procedurami wewnętrznymi.

2. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Do celów tej wymiany, Ukraina przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną skierowaną do Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Ukrainie notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

3. Niezależnie od przepisów ust. 2 niniejszego artykułu, Strony uzgadniają, że będą tymczasowo stosować niniejszą Umowę, zgodnie z ich wewnętrznymi procedurami lub prawem krajowym, w zależności od

przypadku, od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu przekazania ostatniej noty, w której Strony powiadomiły się wzajemnie o zakończeniu odpowiednich procedur krajowych zezwalających na tymczasowe stosowanie Umowy lub, w odpowiednim przypadku, potwierdzających zawarcie Umowy.

ARTYKUŁ 39

REJESTRACJA W ICAO I W SEKRETARIACIE ORGANIZACJI NARODÓW ZJEDNOCZONYCH

Po wejściu w życie niniejszej Umowy Ukraina rejestruje ją oraz wszelkie zmiany do niej w ICAO i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych, zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w … dnia … r. w dwóch egzemplarzach w języku angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i ukraińskim, przy czym każda wersja językowa jest na równi autentyczna.

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE WYMOGÓW I NORM PRZYJĘTYCH PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ W DZIEDZINIE LOTNICTWA CYWILNEGO, KTÓRE MAJĄ ZOSTAĆ WŁĄCZONE DO PRAWODAWSTWA UKRAIŃSKIEGO

Mające zastosowanie wymogi i normy zawarte w następujących aktach prawnych Unii Europejskiej zostają włączone do ukraińskiego prawodawstwa i uważa się je za część Umowy oraz stosuje się je zgodnie z niniejszą Umową i załącznikiem III do niniejszej Umowy, o ile poniżej nie określono inaczej. Tam, gdzie jest to konieczne, przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Mające zastosowanie wymogi i normy zawarte w aktach prawnych, o których mowa w niniejszym załączniku, są wiążące dla Stron, oraz są lub staną się częścią ich wewnętrznego porządku prawnego w następujący sposób:

a) rozporządzenia i dyrektywy Unii Europejskiej są wiążące dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zgodnie z traktatami UE;

b) krajowe akty prawne Ukrainy przyjęte w celu wdrożenia przepisów odpowiednich rozporządzeń i dyrektyw Unii Europejskiej są prawnie wiążące dla Ukrainy, przy czym ich forma i metoda ich wdrożenia pozostają w gestii Ukrainy.

A. DOSTĘP DO RYNKU I KWESTIE Z NIM ZWIĄZANE

Nr 1008/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona).

Mające zastosowanie wymogi i normy: Rozdział IV.

Nr 95/93

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty,

zmienione:

rozporządzeniem (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93;

rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93;

rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–12, art. 14 i art. 14a ust. 2.

W odniesieniu do stosowania art. 12 ust. 2 termin „Komisja" zastępuje się terminem „Wspólny Komitet".

Nr 96/67

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–25 oraz załącznik.

W odniesieniu do stosowania art. 10, termin „państwa członkowskie" zastępuje się terminem „państwa członkowskie UE".

W odniesieniu do stosowania art. 20 ust. 2, termin „Komisja" zastępuje się terminem "Wspólny Komitet".

Nr 785/2004

Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–8 i art.10 ust. 2.

Nr 2009/12

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych.

Mające zastosowanie wymogi i normy: wszystkie z wyjątkiem art. 12 ust. 1, art. 13 i art. 14.

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe),

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–4, art. 6 oraz art. 9–14.

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb),

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–19, załączniki I i II.

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej),

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11.

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności),

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–12, załączniki I–V.

Przepisy wykonawcze

Nr 691/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010;

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1216/2011 z dnia 24 listopada 2011 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–25, załączniki I–IV.

Nr 1794/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–17, załączniki I–VI.

Nr 482/2008

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiające system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniającym załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005,

zmienione:

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–6, załączniki I–II.

Nr 1034/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–19.

Nr 1035/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010,

zmienione

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–14, załączniki I–V.

Nr 409/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–15.

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–9 oraz załącznik.

Nr 730/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–4.

Nr 255/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–15.

Nr 176/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 176/2011 z dnia 24 lutego 2011 r. w sprawie informacji wymaganych przed ustanowieniem i zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

Nr 923/2012

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–10 oraz załącznik.

Nr 1032/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 30/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1032/2006 w zakresie wymogów dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych wspomagających usługi łącza danych.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–10 oraz załączniki I–V.

Nr 1033/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,

zmienione:

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 w zakresie przepisów ICAO, o których mowa w art. 3 ust. 1.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–5 oraz załącznik.

Nr 633/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 283/2011 z dnia 22 marca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 633/2007 w zakresie przepisów przejściowych, o których mowa w art. 7.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–7, art. 8 zdanie drugie i trzecie oraz załączniki I–IV.

Nr 29/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–14 oraz załączniki I–VII.

Nr 262/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–12 oraz załączniki I-VI.

Nr 73/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–13 oraz załączniki I–X.

Nr 1206/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1206/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11 oraz załączniki I–VII.

Nr 1207/2011

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–14 oraz załączniki I–IX.

Nr 1079/2012

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1265/2007.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–15 oraz załączniki I–V.

Rozporządzenie SESAR

Nr 219/2007

Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR),

zmienione:

rozporządzeniem Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR).

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1 ust. 1–2 oraz ust. 5–7, art. 2–3, art. 4 ust. 1 oraz załącznik.

Licencje kontrolerów ruchu lotniczego

Nr 805/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–32 oraz załączniki I–IV.

Decyzje Komisji

Nr 2011/121

Decyzja Komisji z dnia 21 lutego 2011 r. ustanawiająca ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania oraz stany alarmowe dla zapewniania służb żeglugi powietrznej na lata 2012–2014 (2011/121/UE).

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–4.

Nr 2011/2611 final

Decyzja Komisji z dnia 20 maja 2011 r. w sprawie wyłączeń określonych w art. 14 rozporządzenia Komisji (WE) nr 29/2009 – C(2011) 2611 wersja ostateczna.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–3 oraz załączniki I i II.

Nr 2011/9074 final

Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie wyłączeń określonych w art. 14 rozporządzenia Komisji (WE) nr 29/2009 – C(2011)9074 final.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–3 oraz załączniki I i II.

Nr 2012/9604 final

Decyzja wykonawcza Komisji w sprawie zatwierdzenia planu strategicznego sieci na lata 2012–2019 dotyczącego funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – C(2012)9604 final.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–3.

C. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Nr 216/2008 (rozporządzenie podstawowe)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE;

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 6/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11, art. 13–16, art. 20–25, art. 54–55, art. 68 oraz załączniki I–VI.

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 i jego przepisy wykonawcze stosuje się na Ukrainie zgodnie z następującymi postanowieniami:

1. Ukraina nie przekazuje EASA swoich funkcji związanych z bezpieczeństwem, tak jak przewiduje konwencja i jej załączniki;
2. Ukraina podlega inspekcjom standaryzacyjnym przeprowadzanym przez EASA zgodnie z art. 54 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
3. Decyzję o stosowaniu art. 11 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do certyfikatów wydanych przez Ukrainę podejmuje Wspólny Komitet, zgodnie z postanowieniami załącznika III do niniejszej Umowy;

4. Art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nie ma zastosowania w odniesieniu do certyfikatów wydanych na Ukrainie w dziedzinach operacji lotniczych oraz początkowej i ciągłej zdatności do lotu (rozporządzenia wykonawcze: (UE) nr 965/2012, (UE) nr 748/2012 oraz (WE) nr 2042/2003);

5. Komisja Europejska korzysta na Ukrainie z nadanych jej uprawnień w zakresie decyzji podejmowanych na podstawie art. 11 ust. 2, art. 14 ust. 5 i 7, art. 24 ust. 5 oraz art. 25 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w dziedzinach, w których art. 11 ust. 1 zostaje uznany przez wspólny komitet za mający zastosowanie;

6. W dziedzinie zdatności do lotu, w przypadku gdy żadne zadania nie są wykonywane przez EASA, Ukraina może wydawać certyfikaty, licencje lub zezwolenia na podstawie umowy lub porozumienia zawartego przez Ukrainę z państwem trzecim.

Nr 748/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 7/2013 z dnia 8 stycznia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–2, art. 8–10 oraz załącznik.

Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie zezwoleń na czas określony oraz załączników I i III;

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania;

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 127/2010 z dnia 5 lutego 2010 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 962/2010 z dnia 26 października 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1149/2011 z dnia 21 października 2011 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania;

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 593/2012 z dnia 5 lipca 2012 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–6 oraz załączniki I–IV.

Nr 996/2010

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–26, z wyłączeniem art. 7 ust. 4 oraz art. 24.

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11 oraz załączniki I i II.

Nr 1321/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–4.

Nr 1330/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 z dnia 24 września 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie przekazywania zainteresowanym stronom informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–10, załączniki I–II.

Nr 104/2004

Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu Komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–7 oraz załącznik.

Nr 628/2013

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–27.

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–13 oraz załącznik.

Nr 473/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–6 oraz załączniki A–C.

Nr 474/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonemu w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady,

zmienione:

rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 659/2013 z dnia 10 lipca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 474/2006 ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–3 oraz załączniki A–B (ostatnie zmiany – zob. poniżej):

Nr 1178/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11 oraz załączniki I–VII.

Nr 965/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–9, załączniki I–VII.

Nr 1332/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–4 oraz załącznik.

D. ŚRODOWISKO

Nr 2003/96

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 14 ust. 1 lit. b) oraz ust. 2.

Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte

częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok).

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–5.

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–16 oraz załączniki I–VI.

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–15 oraz załączniki I i II.

E. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 1989/391

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy,

zmieniona:

dyrektywą 2007/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. zmieniającą dyrektywę Rady 89/391/EWG, jej dyrektywy szczegółowe oraz dyrektywy Rady 83/477/EWG, 91/383/EWG, 92/29/EWG i 94/33/WE w celu uproszczenia i racjonalizacji sprawozdań z praktycznego wdrażania dyrektyw.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–16 i art. 18–19.

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy.

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–19, art. 21–24 oraz art. 26–29.

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA).

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 2–3 oraz załącznik.

F. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek.

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10.

Nr 93/13

Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich.

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10 oraz załącznik.

W odniesieniu do stosowania art. 10 termin „Komisja” należy rozumieć jako „wszystkie pozostałe umawiające się strony ECAA”.

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–34.

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych,

zmienione:

rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–8.

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–17.

Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–16 oraz załączniki I i II.

G. KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI

Nr 80/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–19 oraz załączniki.

H. POZOSTAŁE PRAWODAWSTWO

Nr 437/2003

Rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r. wykonującym rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady;

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 546/2005 z dnia 8 kwietnia 2005 r. dostosowujące rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do przydziału kodów państw zgłaszających i zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1358/2003 w odniesieniu do uaktualnienia wykazu portów lotniczych Wspólnoty.

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11 oraz załączniki I i II.

Nr 1358/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty oraz zmieniające jego załączniki I i II,

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 158/2007 z dnia 16 lutego 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1358/2003 w odniesieniu do wykazu portów lotniczych Wspólnoty.

Mające zastosowanie wymogi i normy: Artykuły 1–4 oraz załączniki I–III.

ZAŁĄCZNIK II

UZGODNIONE POŁĄCZENIA I OKREŚLONE TRASY

1. Każda ze Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawo do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:

   a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: dowolny punkt w Unii Europejskiej – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa[2], krajów przynależących do ECAA[3], lub krajów wymienionych w załączniku V – dowolny punkt na Ukrainie – punkty poza wymienionymi terytoriami;

   b) w odniesieniu do przewoźników z Ukrainy: dowolny punkt na Ukrainie – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, krajów przynależących do ECAA lub krajów wymienionych w załączniku V – dowolny punkt w Unii Europejskiej.

   Istniejące i nowe prawa, w tym prawa do wykonywania połączeń poza punktami położonymi na terytorium objętym dwustronnymi umowami lub porozumieniami między Ukrainą a państwami członkowskimi UE, których nie obejmuje niniejsza Umowa, mogą być wykonywane oraz uzgadniane, pod warunkiem że nie zachodzi dyskryminacja przewoźników lotniczych ze względu na ich przynależność państwową.

   c) przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej są także uprawnieni do wykonywania przewozów lotniczych między punktami na Ukrainie, niezależnie od tego, czy takie przewozy lotniczego rozpoczynają się bądź kończą na terytorium UE.

2. Przewozy wykonywane zgodnie z pkt 1 lit. a) i b) niniejszego załącznika mają swój początek lub koniec na terytorium Ukrainy, w przypadku przewoźników lotniczych z Ukrainy, oraz na terytorium Unii

---

2 „partnerzy w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa" oznaczają w tym kontekście Algierię, Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzję, Izrael, Jordanię, Liban, Libię, Maroko, Palestynę, Syrię, Tunezję oraz Republikę Mołdawii, tzn. bez uwzględnienia Ukrainy.

3 „kraje przynależące do wspólnego europejskiego obszaru lotniczego" oznaczają kraje będące stronami umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, którymi są państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, była jugosłowiańska republika Macedonii, Republika Islandii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo (Użycie tej nazwy nie ma wpływu na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244/99 oraz opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości na temat ogłoszenia przez Kosowo niepodległości).

Europejskiej, w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.

3. Przewoźnicy lotniczy obu Stron mogą w ramach dowolnych lotów lub w ramach wszystkich lotów, i według własnego uznania:

a) wykonywać loty w jednym kierunku lub w obu kierunkach;

b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

c) obsługiwać punkty pośrednie i punkty poza wymienionymi terytoriami, o których mowa w pkt 1 lit. a) i b) niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;

d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;

e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na jakikolwiek inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;

f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;

g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Srony; oraz

h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.

4. Każda Strona umożliwia każdemu przewoźnikowi lotniczemu określenie częstotliwości i zdolności przewozowych oferowanych przez niego w ramach międzynarodowych przewozów lotniczych na podstawie czynników ekonomicznych i zapotrzebowania rynku. Zgodnie z tym prawem, żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względów na ochronę środowiska, ochronę zdrowia lub w związku ze stosowaniem art. 26 niniejszej Umowy (Otoczenie konkurencyjne).

5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze stron mogą obsługiwać, w tym także w ramach umów o dzieleniu oznakowania linii (code-share), dowolny

punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w ramach określonych tras, pod warunkiem, że nie stosują oni piątej wolności lotniczej.

6. Niniejszy załącznik objęty jest postanowieniami przejściowymi zawartymi w załączniku III do niniejszej Umowy oraz przewidzianym w nich rozszerzeniem praw.

ZAŁĄCZNIK III

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

Sekcja 1

Okresy przejściowe

1. Proces skutecznego wdrożenia przez Ukrainę wszystkich postanowień i warunków wynikających z niniejszej Umowy jest realizowany w ramach dwóch okresów przejściowych.

2. Proces ten podlega ocenom i inspekcjom standaryzacyjnym, które przeprowadzane są, odpowiednio, przez Komisję Europejską i EASA, jak również decyzji wspólnego komitetu, zgodnie z art. 33 niniejszej Umowy (Postanowienia przejściowe).

Sekcja 2

Specyfikacje mające zastosowanie w pierwszym okresie przejściowym:

1. W pierwszym okresie przejściowym:

   a) przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Ukrainę zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy dowolnym punktem w Unii Europejskiej i dowolnym punktem na Ukrainie;

   b) z zastrzeżeniem oceny dotyczącej wdrożenia przez Ukrainę odpowiednich wymogów i norm Unii Europejskiej oraz po otrzymaniu informacji od wspólnego komitetu, Ukraina uczestniczy w charakterze obserwatora w pracach komitetu utworzonego na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty; oraz

   c) nie mają zastosowania postanowienia art. 22 (Możliwości handlowe), ust. 5 lit. c) (Obsługa naziemna przewoźników lotniczych innych stron).

2. Warunki przejścia do drugiego okresu przejściowego oznaczają dla Ukrainy:

   a) konieczność włączenia do prawodawstwa krajowego oraz wdrożenia mających zastosowanie wymogów i norm zawartych w następujących aktach prawnych:

– rozporządzenie (WE) nr 216/2008 (w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego);

– rozporządzenie (UE) nr 748/2012 (ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących);

– rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 (w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania), z późniejszymi zmianami;

– rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych);

– rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 (ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych);

- rozporządzenie (UE) nr 996/2010 (w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im);

– dyrektywa 2009/12/WE (w sprawie opłat lotniskowych);

– dyrektywa 96/67/WE (w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty);

– rozporządzenie (EWG) nr 95/93 (w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty);

– dyrektywa 2000/79/WE (dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym);

— rozdział IV rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 (w sprawie wykonywania przewozów lotniczych);

– rozporządzenie (WE) nr 785/2004 (w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych);

– rozporządzenie (EWG) nr 80/2009 (w sprawie komputerowych systemów rezerwacji);

– rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 (w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych);

– rozporządzenie (WE) nr 261/2004 (ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów);

– rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe);

– rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb);

– rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie przestrzeni powietrznej);

– rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności);

– rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej;

– rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;

– rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010;

– rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej; oraz

– rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego;

tak jak określono je, wraz ze zmianami, w załączniku I do niniejszej Umowy;

b) konieczność stosowania przepisów dotyczących wydawania koncesji w dużym stopniu równoważnych z przepisami zawartymi w rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty; oraz

c) w odniesieniu do ochrony lotnictwa, konieczność wdrożenia ostatniej mającej zastosowanie wersji części II Dokumentu 30 ECAC.

Sekcja 3

Specyfikacje mające zastosowanie w drugim okresie przejściowym

1. Po przyjęciu przez wspólny komitet decyzji, zgodnie z art. 33 niniejszej Umowy (Postanowienia przejściowe), potwierdzającej, że Ukraina spełnia wszystkie warunki określone w sekcji 2 pkt 2:

   a) państwa członkowskie uznają odpowiednie certyfikaty wydane przez Ukrainę, wymienione w sekcji 1 załącznika IV, zgodnie z warunkami określonymi w decyzji wspólnego komitetu oraz zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

   b) zastosowanie mają postanowienia art. 22 niniejszej Umowy (Możliwości handlowe), ust. 5 lit. c) (Obsługa naziemna przewoźników lotniczych innych stron); oraz

   c) z zastrzeżeniem oceny dotyczącej wdrożenia przez Ukrainę odpowiednich wymogów i norm Unii Europejskiej oraz po otrzymaniu informacji od Wspólnego Komitetu, Ukraina uczestniczy w charakterze obserwatora w pracach komitetu utworzonego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

2. Warunki przejścia do pełnego wdrożenia niniejszej Umowy oznaczają dla Ukrainy:

   a) konieczność włączenia do krajowego prawodawstwa i wdrożenia wszystkich mających zastosowanie wymogów i norm Unii Europejskiej zawartych w aktach prawnych wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy; oraz

b) obowiązek organizowania przestrzeni powietrznej będącej w jej obszarze odpowiedzialności zgodnie z wymogami UE mającymi zastosowanie do ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Sekcja 4

Pełne wdrożenie niniejszej Umowy

Po przyjęciu przez wspólny komitet decyzji, zgodnie z art. 33 niniejszej Umowy (Postanowienia przejściowe), potwierdzającej, że Ukraina spełnia wszystkie warunki określone w sekcji 3 pkt 2 niniejszego załącznika, zastosowanie mają następujące postanowienia:

1. Oprócz praw przewozowych określonych w sekcji 2 pkt 1 niniejszego załącznika:

a) przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy punktami na Ukrainie, punktami pośrednimi na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa i krajów przynależących do ECAA, jak również pomiędzy punktami w krajach wymienionych w załączniku V oraz punktami poza tym terytorium, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim.

Przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej zezwala się także na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych między punktami na Ukrainie, niezależnie od tego, czy takie przewozy lotnicze rozpoczynają się bądź kończą na terytorium UE; oraz

b) przewoźnikom lotniczym z Ukrainy zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimikolwiek punktami w Unii Europejskiej, punktami pośrednimi na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa i krajów przynależących do ECAA, jak również w krajach wymienionych w załączniku V, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony na Ukrainie.

2. Państwa członkowskie uznają wszystkie wydane przez Ukrainę odpowiednie certyfikaty wymienione w sekcji 2 załącznika IV do niniejszej umowy, zgodnie z warunkami przewidzianymi w tych postanowieniach.

ZAŁĄCZNIK
IV

WYKAZ CERTYFIKATÓW, O KTÓRYCH MOWA W ZAŁĄCZNIKU III

DO NINIEJSZEJ UMOWY

1. Załogi lotnicze

Licencje pilotów (wydawanie, utrzymywanie w mocy, zmienianie, ograniczanie, zawieszanie lub cofanie licencji (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Certyfikacja osób odpowiedzialnych za zapewnianie szkolenia pilotów w powietrzu lub na symulatorach lotu oraz za ocenę kwalifikacji pilotów (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego (wydawanie, utrzymywanie w mocy, zmienianie, ograniczanie, zawieszanie lub cofanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Orzeczenia lekarskie pilotów (wydawanie, utrzymywanie w mocy, zmienianie, ograniczanie, zawieszanie lub cofanie (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Certyfikacja lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, a także warunków, na jakich lekarze medycyny ogólnej mogą występować w roli lekarzy orzeczników medycyny lotniczej (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Okresowa ocena lotniczo-lekarska członków personelu pokładowego, a także kwalifikacje osób odpowiedzialnych za tę ocenę (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów organizacji szkolących pilotów (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów organizacji szkolących pilotów i centrów medycyny lotniczej uczestniczących w kwalifikowaniu oraz ocenie lotniczo-lekarskiej załóg w lotnictwie cywilnym (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

Certyfikacja szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz wymogi dla organizacji obsługujących te urządzenia i korzystających z nich (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 290/2012 zmieniające (UE) nr 1178/2011).

2. Zarządzanie ruchem lotniczym/Służby żeglugi powietrznej

Certyfikaty instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 załącznik II – Szczególne wymogi dotyczące zapewniania służb ruchu lotniczego).

Certyfikaty instytucji zapewniających służby meteorologiczne (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 załącznik III – Szczególne wymogi dotyczące zapewniania służb meteorologicznych).

Certyfikaty instytucji zapewniających służby informacji lotniczej (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 załącznik IV – Szczególne wymogi dotyczące zapewniania służb informacji lotniczej).

Certyfikaty instytucji zapewniających służby łączności, nawigacji lub nadzoru (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 załącznik V – Szczególne wymogi dotyczące zapewniania służb łączności, nawigacji lub nadzoru).

Licencje kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO) i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego (wydawanie, zawieszanie i cofanie) oraz związane z nimi uprawnienia, uprawnienia uzupełniające (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 805/2011).

Orzeczenia lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego (rozporządzenia (WE) nr 216/2008, (UE) nr 805/2011).

Certyfikaty organizacji szkoleniowych dla kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO) (ważności, wznawianie, przywracanie ważności i wykorzystywanie (rozporządzenia (UE) nr 216/2008 i (UE) nr 805/2011).

ZAŁĄCZNIK V

WYKAZ PAŃSTW TRZECICH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 17, 19, 22 NINIEJSZEJ UMOWY ORAZ W ZAŁĄCZNIKACH II ORAZ III DO NINIEJSZEJ UMOWY

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym); oraz
4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego).

ZAŁĄCZNIK VI

PRZEPISY PROCEDURALNE

Niniejsza Umowa jest stosowana zgodnie z zasadami proceduralnymi określonymi poniżej:

1. UDZIAŁ UKRAINY W PRACACH KOMITETÓW

Jeżeli według niniejszej Umowy Ukraina uczestniczy w pracach komitetu powołanego na podstawie odpowiednich aktów prawnych Unii Europejskiej, nabywa ona status obserwatora, wysłuchuje wszystkich odpowiednich dyskusji i jest zachęcana do udziału w debacie, zgodnie ze stosownym regulaminem, lecz nie bierze udziału w sesjach, podczas których odbywa się głosowanie.

W zakresie zarządzania ruchem lotniczym, w celu wdrożenia odpowiedniego prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Ukraina uczestniczy również w pracach wszystkich odpowiednich podmiotów ustanowionych przez Komisję Europejską, takich jak Branżowy Organ Konsultacyjny (ICB) i menedżer sieci (NM).

2. UZYSKANIE STATUSU OBSERWATORA W EASA

Status obserwatora w EASA uprawnia Ukrainę do udziału w pracach grup technicznych i organów EASA otwartych dla państw członkowskich UE i innych krajów partnerskich w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, z zastrzeżeniem spełnienia określonych warunków takiego udziału. Status obserwatora nie obejmuje prawa głosu. Status ten nie przysługuje w odniesieniu do Zarządu EASA.

3. WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

W celu ułatwienia wykonywania przez właściwe władze Stron swoich uprawnień, na żądanie władze te dokonują wzajemnej wymiany wszelkich informacji niezbędnych dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

4. ODNIESIENIE DO JĘZYKÓW

Strony są uprawnione do używania w procedurach ustanowionych w ramach niniejszej Umowy dowolnego języka urzędowego instytucji Unii Europejskiej lub języka ukraińskiego. Strony są jednak świadome, że wykorzystanie języka angielskiego ułatwia stosowanie tych procedur. Jeżeli w oficjalnym dokumencie użyto języka, który nie jest językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej, należy równocześnie przedłożyć tłumaczenie na język urzędowy instytucji Unii Europejskiej, z uwzględnieniem poprzedniego zdania. Jeżeli jedna ze Stron zamierza w trakcie procedury ustnej wykorzystać język, który nie jest jednym z języków urzędowych instytucji Unii Europejskiej, zapewnia ona tłumaczenie symultaniczne na język angielski.

ZAŁĄCZNIK VII

KRYTERIA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 26 UST. 4 NINIEJSZEJ UMOWY

1. Następujące rodzaje pomocy są zgodne z właściwym funkcjonowaniem niniejszej Umowy:

   a) pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom, pod warunkiem że jest przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem usług; oraz

   b) pomoc mająca na celu naprawienie szkód wyrządzonych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi.

2. Ponadto następujące rodzaje pomocy można uznać za zgodne z właściwym funkcjonowaniem niniejszej Umowy:

   a) pomoc przeznaczona na sprzyjanie rozwojowi gospodarczemu regionów, w których poziom życia jest nienormalnie niski lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia;

   b) pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile pomoc ta nie wpływa negatywnie na działalność zarobkową przewoźników lotniczych i na interesy Stron; oraz

   c) pomoc przeznaczona na realizację celów dopuszczonych na mocy horyzontalnych rozporządzeń UE w sprawie wyłączeń grupowych oraz horyzontalnych i sektorowych zasad pomocy państwa, przyznawana zgodnie z warunkami w nich zawartymi.