

UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM

między unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony

KRÓLESTWO BELGII,
REPUBLIKA BUŁGARII,
REPUBLIKA CZESKA,
KRÓLESTWO DANII,
REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,
REPUBLIKA ESTOŃSKA,
IRLANDIA,
REPUBLIKA GRECKA,
KRÓLESTWO HISZPANII,
REPUBLIKA FRANCUSKA,
REPUBLIKA CHORWACJI,
REPUBLIKA WŁOSKA,
REPUBLIKA CYPRYJSKA,
REPUBLIKA ŁOTEWSKA,
REPUBLIKA LITEWSKA,
WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,
WĘGRY,
REPUBLIKA MALTY,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLIKA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLIKA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,
REPUBLIKA SŁOWENII,
REPUBLIKA SŁOWACKA,
REPUBLIKA FINLANDII,
KRÓLESTWO SZWECJI,

będące Stronami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanym dalej „Traktatami UE”) oraz państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwanymi dalej „państwami członkowskimi UE”),

oraz

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej również „UE”,

z jednej strony,

oraz

UKRAINA, z drugiej strony,

zwane dalej łącznie „Stronami”;

DAŻĄC do utworzenia wspólnego obszaru lotniczego (WOL) opartego na wzajemnym dostępie do rynków transportu lotniczego Stron, na zasadzie równych warunków konkurencji oraz z poszanowaniem tych samych zasad – w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, harmonizacji aspektów społecznych i środowiska;

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

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

PRAGNĄC ułatwić rozszerzenie możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, aby odpowiedzieć na potrzeby pasażerów i nadawców ładunków w celu zapewnienia 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 Układ o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz 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 zakresie transportu lotniczego mogą stanowić przedmiot szczególnych porozumień;

PRAGNĄC stworzyć przewoźnikom lotniczym możliwość zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

PRAGNĄC zapewnić, aby wszystkie sektory branży transportu lotniczego, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych, skorzystały ze zliberalizowanej umowy;

PLANUJĄC wykorzystać istniejące ramy umów o transporcie lotniczym w celu stopniowego otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom obu Stron;

PRZYZNAJĄC, że właściwe jest oparcie zasad obowiązujących w WOL na stosownym prawodawstwie obowiązującym w Unii Europejskiej, określonym w załączniku I do niniejszej Umowy, bez uszczerbku dla Traktatów UE i 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;

PRAGNĄC zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie w związku z aktami i zagrożeniami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają eksploatację statków powietrznych i podważają zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UZNAJĄC korzyści, jakie obie Strony mogą odnieść z pełnej zgodności z zasadami WOL, w tym otwarcia dostępu do rynków i maksymalizacji korzyści dla konsumentów, jak również podmiotów branży lotniczej obu Stron;

UZNAJĄC, że stworzenie WOL oraz wdrożenie jego zasad nie mogą zostać osiągnięte bez postanowień przejściowych oraz 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 przypadku, gdy infrastruktura ta jest ograniczona, w tym również pod względem dostępu do portów lotniczych;

PRAGNĄC zapewnić równe warunki działania dla przewoźników lotniczych poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym obu Stron równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających eksploatację uzgodnionych linii;

UZNAJĄC, że subwencje rządowe mogą wywrzeć negatywny wpływ na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrazić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa oraz uznając prawa suwerennych państw do podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie;

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

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

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

TYTUŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Cele i zakres

Celem niniejszej Umowy jest stopniowe utworzenie WOL między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, opartego w szczególności na takich samych zasadach w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, środowiska, ochrony konsumentów, komputerowych systemów rezerwacji, jak również na takich samych zasadach 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.

WOL 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 stosuje się następujące definicje:

- 1) „uzgodnione linie” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z art. 16 i załącznikiem II do niniejszej Umowy;
- 2) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie zmiany do nich;

- 3) „transport lotniczy” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków 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 ładunki;
- 4) „przewoźnik lotniczy” oznacza spółkę lub przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważne zezwolenie;
- 5) „właściwe władze” oznaczają agencje rządowe lub jednostki sektora publicznego odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 6) „spółki lub przedsiębiorstwa” oznaczają 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 osiągnięcie 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, przyjęte zgodnie z art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Ukrainy, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, w zależności od danej kwestii;
- 8) „umowa WEOL” oznacza Wielostronną umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, 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 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 uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przynajmniej 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 koncesjonowania, która wydała koncesję lub zezwolenie przewoźnikowi lotniczemu:
 - a) 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; oraz
 - b) utrzymuje odpowiedni nadzór w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zgodnie z co najmniej 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 wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania oraz czy jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów regulujących wykonywanie tego rodzaju przewozów;

⁽¹⁾ Użycie tej nazwy nie ma wpływu na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244/1999 oraz opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie ogłoszenia przez Kosowo niepodległości.

- 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 przewozu lotniczego powiększony o uzasadnioną opłatę 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 punktami w co najmniej dwóch państwach;
- 19) „transport intermodalny” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym oraz co najmniej jednym rodzajem transportu naziemnego pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- 20) „środek” oznacza każdy środek Strony, w formie ustawy, rozporządzenia, zasady, procedury, decyzji lub działania administracyjnego lub w jakiegokolwiek innej formie;
- 21) „obywatel” oznacza:
 - a) w przypadku Ukrainy – każdą osobę posiadającą obywatelstwo ukraińskie lub w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – każdą osobę posiadającą obywatelstwo państwa członkowskiego UE; lub
 - b) każdy podmiot prawny:
 - (i) który jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje przez cały czas pod skuteczną kontrolą: w przypadku Ukrainy – osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo ukraińskie lub ukraińską przynależność państwową lub w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego UE lub jednego z innych państw wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy lub przynależność państwową do tych państw; oraz
 - (ii) którego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się: w przypadku Ukrainy – na Ukrainie lub w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – w państwie członkowskim;
- 22) „przynależność państwowa”, w przypadku przewoźnika lotniczego, oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii jak jego struktura własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 23) „koncesja” oznacza:
 - a) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – zezwolenie udzielone przez właściwą władzę wydającą koncesje spółce lub przedsiębiorstwu, umożliwiające im wykonywanie przewozów lotniczych na podstawie odpowiedniego prawodawstwa UE; oraz
 - b) w przypadku Ukrainy – koncesję na przewóz lotniczy pasażerów lub ładunków, 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 stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze; oraz
 - b) „stawki lotnicze” płacone za przewóz poczty i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, 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 stosowanie taryf lotniczych i stawek lotniczych;

- 25) „Układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, sporządzony w Brukseli dnia 21 marca 2014 r. i 27 czerwca 2014 r., i wszelkie późniejsze instrumenty;

- 26) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego, w której wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością 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, stanowiący techniczny komponent jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, którego celem jest stworzenie w UE infrastruktury kontroli ruchu lotniczego o wysokiej przepustowości, aby umożliwić bezpieczny i przyjazny dla środowiska rozwój transportu lotniczego;
- 29) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez rząd, publiczny organ regionalny lub inną organizację publiczną, w przypadku gdy:
- praktyka rządu, publicznego organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków finansowych, 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;
 - dochód rządu, publicznego organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny, został utracony, nie został pobrany lub został bezpodstawnie obniżony;
 - rząd, publiczny organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub świadczy usługi inne niż ogólna infrastruktura albo zakupuje towary lub usługi; lub
 - rząd, publiczny organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierza albo nakazuje podmiotowi prywatnemu wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji, o których mowa w lit. a), b) oraz c), które zwykle należą do rządu, a w praktyce nie różną się pod żadnym względem od praktyk zwykle stosowanych przez rządy;
- i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;
- 30) „terytorium” w przypadku Ukrainy oznacza terytorium lądowe i przylegające do niego wody terytorialne pozostające pod jej zwierzchnictwem, a w przypadku Unii Europejskiej – terytorium lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych;
- 31) „Układ o tranzycie” oznacza Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych, podpisany w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
- 32) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych przez właściwą władzę lub inne upoważnione do tego władze z tytułu korzystania przez statki powietrzne, ich załogi, pasażerów, ładunki i pocztę z urządzeń i usług związanych ze służbą żeglugi powietrznej (w tym w przypadku przelotów), kontroli ruchu lotniczego oraz portów lotniczych i ochrony lotnictwa.

Artykuł 3

Wykonanie Umowy

- Strony podejmują wszelkie właściwe środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od podejmowania jakichkolwiek środków, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
- Wprowadzenie środków, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań Stron wynikających z ich członkostwa w organizacjach międzynarodowych lub z umów międzynarodowych, w szczególności Konwencji i Układu o tranzycie.

3. Stosując środki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Strony, w zakresie stosowania niniejszej Umowy:
- znoszą wszelkie jednostronne środki administracyjne, techniczne lub inne, które mogą stanowić pośrednie ograniczenia i mieć dyskryminujące skutki w zakresie zapewniania przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy; oraz
 - powstrzymują się od wprowadzania 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

- Strony współpracują przy użyciu wszelkich dostępnych środków w celu zapewnienia stopniowego włączenia do prawodawstwa Ukrainy wymogów i norm określonych w aktach prawnych Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy, jak również w celu wdrożenia przez Ukrainę tych przepisów poprzez:
 - okresowe konsultacje, prowadzone w ramach Wspólnego Komitetu, o którym mowa w art. 29 niniejszej Umowy (zwanego dalej „Wspólnym Komitetem”), dotyczące interpretacji aktów prawnych Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy, 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 zakresem niniejszej Umowy;
 - zapewnianie odpowiedniej pomocy w określonych dziedzinach, wskazanych przez Strony;
 - konsultacje oraz wymianę informacji na temat nowego prawodawstwa, zgodnie z art. 15 niniejszej Umowy.
- Ukraina przyjmuje niezbędne środki mające na celu włączenie do ukraińskiego systemu prawnego oraz wdrożenie wymogów i norm określonych w aktach prawnych Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w art. 33 i powiązanim z nim załącznikiem III do niniejszej Umowy.
- Strony informują się, bezzwłocznie za pośrednictwem Wspólnego Komitetu, o swoich odpowiednich władzach odpowiedzialnych za nadzór nad bezpieczeństwem, kwestie zdatości do lotu, wydawanie koncesji przewoźnikom lotniczym, kwestie związane z portami lotniczymi, ochronę lotnictwa, zarządzanie ruchem lotniczym, badanie wypadków i incydentów, ustanawianie opłat nawigacyjnych i opłat lotniskowych.

Artykuł 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

- 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 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 ładunki 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 ładunków 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 odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa wyszczególnionymi w części C załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych w niniejszym artykule.

2. Kontynuując sprawowanie funkcji i wykonywanie zadań państwa projektu, państwa producenta, państwa rejestracji i państwa użytkownika, określone przez Konwencję, Ukraina włącza 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 prawodawstwa przyjętego 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, zgodnie z załącznikiem VI do niniejszej Umowy.

4. W celu zapewnienia eksploatacji uzgodnionych linii zgodnie z art. 16 ust. 1 lit. a), b), c) i d) niniejszej Umowy, każda Strona uznaje za ważne świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje wydane lub zatwierdzone przez drugą Stronę i pozostające w mocy, pod warunkiem że wymogi w zakresie uzyskania takich świadectw lub licencji są co najmniej równoważne z minimalnymi standardami, które mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją.

5. Decyzje o uznaniu przez państwa członkowskie UE certyfikatów 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 standardów bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony na pokładzie i w otoczeniu 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 rampowych przeprowadzanych zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu, za pośrednictwem odpowiednich środków.

9. Właściwe władze Strony mogą w dowolnym czasie wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji z właściwymi władzami drugiej Strony na temat standardów bezpieczeństwa utrzymywanych 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 poczynionych w trakcie inspekcji rampowych. Takie konsultacje odbywają się w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

10. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być rozumiane jako ograniczenie uprawnień Strony do podejmowania wszelkich niezbędnych i natychmiastowych środków w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub usługa mogą:

a) nie spełniać minimalnych standardów ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów i norm określonych w części C załącznika I do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku;

- 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 standardów ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów i norm określonych w części C załącznika I do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku; lub
- c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne standardy ustanowione na podstawie Konwencji lub wymogi i normy określone w części C załącznika I do niniejszej Umowy nie są skutecznie stosowane i utrzymywane w mocy, w zależności od przypadku.

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

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

13. O wszelkich zmianach prawa krajowego w zakresie statusu właściwych władz Ukrainy lub właściwej władzy państw członkowskich UE Strona, której to dotyczy, informuje niezwłocznie drugą Stronę.

Artykuł 8

Ochrona lotnictwa

1. Ukraina włącza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża postanowienia zawarte w Dokumencie 30 część II Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy. W kontekście ocen przewidzianych w art. 33 ust. 2 niniejszej Umowy inspektorzy Komisji Europejskiej mogą uczestniczyć jako obserwatorzy w inspekcjach 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 zobowiązań Ukrainy i państw członkowskich UE wynikających z 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 swoje wzajemne zobowiązania dotyczące zapewnienia 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 dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu dnia 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim obie Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, których obie Strony są stronami.

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 oraz urzędów nawigacji lotniczej, a także jakiegokolwiek zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego.

4. Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie ze standardami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile odnoszą się do Stron, z zaleconymi praktykami 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 zarejestrowanych przez siebie użytkowników statków powietrznych, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

5. Każda Strona zapewnia wprowadzenie 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 ładunków i poczty przed wpuszczeniem 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 wcho-

dzających do stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnego ryzyka i zagrożeń w lotnictwie cywilnym. Każda Strona 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. Strona rozpatruje również pozytywnie wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych szczególnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nadzwyczajnych przypadkach, Strona informuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich szczególnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć znaczący 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 przedyskutowania takich środków ochrony, zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy.

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, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, 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 Strona podejmuje wszelkie środki, jakie uzna za wykonalne, 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, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Jeżeli jest to wykonalne, środki takie podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

9. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, występuje z wnioskiem o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z udziałem drugiej Strony.

10. Bez uszczerbku dla art. 19 niniejszej Umowy, nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 15 dni od dnia złożenia takiego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej liczby przewoźników lotniczych tej drugiej Strony.

11. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia Strona może podjąć działanie tymczasowe przed upływem terminu 15 dni.

12. Jakikolwiek działanie podjęte zgodnie z ust. 10 lub 11 niniejszego artykułu zostaje zakończone z chwilą spełnienia 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 odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym wyszczególnionymi w części B załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych w niniejszym artykule.

2. Ukraina włącza 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 włączenie 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, w celu poprawy obecnych standardów bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, a także optymalizacji kontroli ruchu lotniczego, minimalizacji opóźnień i zwiększenia skuteczności w zakresie ochrony środowiska.

4. W tym celu Ukraina, poczynwszy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, uczestniczy w pracach Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora, a ukraińskie właściwe podmioty 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:
- Ukraina podejmuje niezbędne środki w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; oraz
 - Unia Europejska ułatwia udział Ukrainy w działaniach operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, wykorzystania przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
7. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań Ukrainy wynikających z Konwencji, a także z obowiązujących regionalnych porozumień w zakresie żeglugi powietrznej zatwierdzonych przez Radę ICAO. Po wejściu w życie niniejszej Umowy jakiegokolwiek kolejne regionalne porozumienie powinno 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 certyfikatów wydanych przez Ukrainę, o których mowa w sekcji 2 załącznika IV do niniejszej Umowy, podejmuje się zgodnie z załącznikiem III do niniejszej Umowy.

Artykuł 10

Środowisko

- 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 efektywnego działania na poziomie ogólnosiwiatowym, regionalnym, krajowym lub lokalnym.
- Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie środowiska wyszczególnionymi w części D załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych w niniejszym artykule.
- Ukraina włącza 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.
- 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.
- Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być rozumiane jako ograniczenie uprawnień właściwych władz którejkolwiek ze Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich środków w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub czynienia innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że środki 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 odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie ochrony konsumentów wyszczególnionymi w części F załącznika I do niniejszej Umowy.
2. Ukraina włącza 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 ramach zakresu stosowania niniejszej Umowy.
2. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla 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 odpowiednimi 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 włącza 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 odpowiednimi 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 włączenia 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 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 zakresie 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.
2. W przypadku gdy jedna ze Stron rozważa przyjęcie nowego prawodawstwa wchodzącego w zakres stosowania niniejszej Umowy lub zmianę swojego prawodawstwa, informuje 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 prawodawstwa dla prawidłowego funkcjonowania niniejszej Umowy.
3. Wspólny Komitet:
 - a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik I do niniejszej Umowy dotyczącą włączenia do niego nowego prawodawstwa lub przedmiotowych zmian, w razie konieczności na zasadzie wzajemności;
 - b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
 - c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie, w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania niniejszej Umowy.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE*Artykuł 16***Przyznanie praw**

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie, zgodnie z załącznikami II i 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 lądowania na jej terytorium w jakimkolwiek celu poza zabraniami na pokład lub wysadzeniem pasażerów, ładunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);
 - c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do lądowania na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, ładunku lub wyładunku bagażu, ładunków 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 któregośkolwiek państwa członkowskiego UE, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego.

Artykuł 17

Udzielanie zezwolenia eksploatacyjnego i zezwolenia technicznego

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

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Ukrainy:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na Ukrainie, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z obowiązującym prawem ukraińskim;
 - (ii) Ukraina sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 20 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Ukrainy lub jej obywateli oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Ukrainy lub jej obywateli;
- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - (i) 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 obowiązującym prawem Unii Europejskiej;
 - (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem lotniczym, a właściwa władza jest wyraźnie określona; oraz
 - (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 20 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub ich obywateli lub jednego lub większej liczby państw wymienionych w załączniku V lub ich obywateli oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub ich obywateli lub jednego lub większej liczby państw wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy lub ich obywateli ;
- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki określone w przepisach ustawowych i wykonawczych, o których mowa w art. 6 niniejszej Umowy; oraz
- d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia art. 7 i 8 niniejszej Umowy.

Artykuł 18

Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie określania zdolności 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 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 w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia właściwe władze Strony otrzymującej mają określone zastrzeżenia, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Strony warunki określone w art. 17 niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich zastrzeżeń. W takim przypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odpowiednich 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.

Artykuł 19

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego 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, jeżeli:

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Ukrainy:

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

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

- (i) 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 obowiązującym prawem Unii Europejskiej; lub
- (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym lub właściwa władza nie jest wyraźnie określona; lub
- (iii) o ile nie ustalono inaczej zgodnie z art. 20 niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub ich obywateli lub jednego lub większej liczby państw wymienionych w załączniku V lub ich obywateli lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub ich obywateli lub jednego lub większej liczby państw wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy lub ich obywateli;

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

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

e) jedna ze Stron dokonała ustalenia zgodnie z art. 26 ust. 5 niniejszej Umowy, z którego 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 natychmiastowego działania 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 eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych któregośkolwiek 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 WEOL lub ich obywateli, pod warunkiem że ta strona lub te strony umowy WEOL zapewniają traktowanie na zasadzie wzajemności oraz stosują warunki określone w umowie WEOL.

Artykuł 20

Inwestowanie w przewoźników lotniczych

1. Niezależnie od art. 17 i 19 niniejszej Umowy, posiadanie przez państwa członkowskie UE lub ich obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Ukrainy lub sprawowanie nad nim skutecznej kontroli lub posiadanie przez Ukrainę lub jej obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej lub sprawowanie nad nim skutecznej kontroli jest dozwolone na mocy uprzedniej decyzji Wspólnego Komitetu.

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

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 środki o skutku równoważnym w odniesieniu do transferu sprzętu, wyposażenia, części zapasowych i innych urządzeń w przypadkach, gdy są one niezbędne, aby przewoźnik lotniczy mógł kontynuować swoją działalność w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego na warunkach określonych w niniejszej Umowie.
2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nie wyklucza możliwości wprowadzenia przez Strony zakazu lub ograniczenia w odniesieniu do takich transferów, uzasadnionych 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 lub ukrytego ograniczenia w wymianie handlowej między Stronami.

Artykuł 22

Możliwości handlowe

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotymane przez podmioty prowadzące działalność zarobkową utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony zgadzają się zatem zaangażować w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej napotypanych przez podmioty prowadzące działalność zarobkową z obu Stron, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudnić działalność zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub uniemożliwić zapewnienie równych warunków działania.
2. Wspólny Komitet określa zasady współpracy dotyczącej prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych, monitoruje postępy w skutecznym usuwaniu przeszkód, jakie w prowadzeniu działalności gospodarczej napotyka podmioty prowadzące działalność zarobkową, oraz regularnie dokonuje przeglądu rozwoju sytuacji, w tym jeśli to konieczne – sytuacji dotyczącej zmian legislacyjnych i regulacyjnych. Zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przedyskutowania wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

3. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do zakładania 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, własnych lub jakiegokolwiek innego przewoźnika lotniczego.
4. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni, 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, personelu 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 zaspokojone poprzez zaangażowanie własnego personelu lub korzystanie z usług jakiegokolwiek innej organizacji, przedsiębiorstwa lub przewoźnika lotniczego działających na terytorium drugiej Strony i posiadających zezwolenie na świadczenie takich usług na terytorium tej Strony. Obie Strony ułatwiają i przyspieszają, w stosownych przypadkach, wydawanie zezwoleń na pracę personelowi zatrudnionemu w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym personelowi wykonującemu określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający 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), każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Strony posiada:
 - (i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (zwanej dalej „własną obsługą naziemną”); lub
 - (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 przeladunku bagażu, obsługi płytowej, zaopatrzenia w paliwo i smary oraz obsługi 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 od 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 przewoźników lotniczych Stron operujących w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jeżeli jest to zgodne z obowiązującymi 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 usług transportu lotniczego 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 usług transportu lotniczego i związanych z nimi usług, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymiennalnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.
- 8. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany na waluty wymienne 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 lokalnych 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 wymiennalnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

Porozumienia o współpracy

- 10. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub umowy o dzieleniu oznaczeń linii z:
 - a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Stron;
 - b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi z państwa trzeciego; oraz
 - c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego);

pod warunkiem że: (i) przewoźnik faktyczny posiada odpowiednie upoważnienie; (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie prawa trasowe w ramach odpowiednich postanowień dwustronnych; oraz (iii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji zwykle stosowane w przypadku takich porozumień. W przypadku sprzedaży przewozów pasażerskich obejmujących dzielenie oznaczeń linii, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wpuszczeniem na pokład, w przypadku gdy nie jest wymagana odprawa przy locie z przesiadką, o tym, który z przewoźników obsługuje każdy odcinek przewozu.

Transport intermodalny

- 11. W przypadku transportu pasażerów dostawcy usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie z tego względu, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Dostawcy usług transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie danego porozumienia dostawcy usług transportu naziemnego mogą brać pod uwagę między innymi interesy konsumentów i ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.

12. Bez uszczerbku dla obowiązujących 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 naziemnego w celu przewozu ładunków do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Ukrainy i Unii Europejskiej lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i z wszystkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odprawy celnej, łącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunków pod zamknięciem celnym. Dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są drogą naziemną czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i urządzenia do odprawy celnej w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawieranie porozumień z innym dostawcami usług transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego 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 naziemny, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzani w błąd co do okoliczności takiego przewozu.

Do celów akapitu pierwszego niniejszego ustępu „transport naziemny” obejmuje zarówno transport lądowy, jak i morski.

Leasing

13. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do eksploatacji uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych z załogą lub bez, wziętych w leasing od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym od przewoźników lotniczych z państw trzecich, pod warunkiem że wszystkie podmioty uczestniczące w takich porozumieniach spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych zwykle stosowanych przez Strony do takich porozumień.

Żadna ze Stron nie wymaga od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową.

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 z państwa trzeciego, lub branie w leasing przez przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego, niewymienionego w załączniku V do niniejszej Umowy, może mieć miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju należy przedłożyć do wcześniejszego zatwierdzenia przez władzę uprawnioną do koncesjonowania przewoźnika biorącego w leasing statek powietrzny z załogą oraz przez właściwą władzę drugiej Strony.

Porozumienia dotyczące franczyzy, oznaczania marką i preferencji handlowych

14. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy, oznaczania marką lub preferencji handlowych z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, drugiej Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy lotniczy posiadają odpowiednie upoważnienie i spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych zwykle stosowanych przez Strony do takich porozumień, a w szczególności w przepisach zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Lądowania w nocy

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

Artykuł 23

Opłaty celne i opodatkowanie

1. Po przybyciu na terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie pokładowe, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny, części zapasowe (w tym silniki), zapasy pokładowe (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 wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, zgodnie z obowiązującymi przepisami, 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 kosztem świadczonej usługi, 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 kosztem świadczonej usługi, są również zwolnione na zasadzie wzajemności, zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zapasowe (w tym silniki) wwieszone na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie materiały są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym 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 Stronie nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego obsługującego połączenie między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Wyposażenie 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 zawarł z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z takich zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę 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 Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane w innych celach niż do zużycia przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego na odcinku lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

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

8. Normalne wyposażenie pokładowe oraz materiały i zapasy przechowywane zwykle na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej ze Stron mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one pozostawać pod nadzorem tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub uzyskania innego przeznaczenia 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 konwencji między państwem członkowskim a Ukrainą o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, które mogą obowiązywać w danym czasie.

Artykuł 24

Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urządzeń i usług

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 ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego, portu lotniczego, infrastruktury i usług w zakresie ochrony lotnictwa oraz związanej z nimi infrastruktury i usług, były sprawiedliwe, uzasadnione, niedyskryminacyjne i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 9 niniejszej Umowy, opłaty te mogą odzwierciedlać całkowity koszt poniesiony przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń

i usług portów lotniczych oraz w zakresie ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub w ramach systemu danego portu lotniczego, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać racjonalną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób wydajny i ekonomiczny. W żadnym przypadku stosowanie tego rodzaju opłat wobec przewoźników lotniczych drugiej Strony nie może odbywać się na warunkach mniej korzystnych od najkorzystniejszych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w czasie stosowania tych opłat. Opłaty od użytkownika są ustalane przez właściwe nakładające opłaty władze lub podmioty 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 urzędzeń lub podmiotami ich reprezentującymi, lub może zażądać przeprowadzenia takich konsultacji, zgodnie z obowiązującymi przepisami, oraz zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty oraz przewoźnicy lotniczy lub podmioty ich reprezentujące dokonywały wymiany informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat od użytkownika zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1 niniejszego artykułu. Każda Strona zapewnia, aby właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, aby umożliwić tym władzom uwzględnienie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

Artykuł 25

Ustalanie cen

1. Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym na swobodne ustalanie cen 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 przeprowadzenie konsultacji z tymi władzami. Właściwe władze mogą prowadzić konsultacje w celu przedyskutowania takich spraw jak ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subwencjonowane ceny. Konsultacje takie odbywają się nie później niż 30 dni po dacie otrzymania wniosku.

Artykuł 26

Otoczenie konkurencyjne

1. W zakresie stosowania niniejszej Umowy stosuje się postanowienia tytułu IV Układu o stowarzyszeniu lub wszelkie późniejsze zastępujące ją umowy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, z wyjątkiem przypadków, w których bardziej szczegółowe zasady dotyczące konkurencji i pomocy państwa w sektorze lotnictwa zostały zawarte w niniejszej Umowie.
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 lub przedsiębiorstwom lub niektórym produktom bądź usługom, jest niezgodna z prawidłowym funkcjonowaniem niniejszej Umowy w zakresie, w jakim może mieć wpływ na handel pomiędzy Stronami w sektorze lotnictwa.
4. W zakresie pomocy państwa, wszelkie praktyki sprzeczne 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 konkurencji przez 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. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Strony, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do podjęcia działania zmierzającego do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, zgodnie z art. 19 niniejszej Umowy.

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 działania zgodnie z art. 31 niniejszej Umowy.

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

8. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza ani nie naraża na uszczerbek uprawnień organów do spraw konkurencji Stron, w tym znaczeniu, że wszystkie kwestie związane z przestrzeganiem prawa konkurencji należą do ich wyłącznych kompetencji. Jakikolwiek działanie podjęte na podstawie niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla działań podejmowanych przez te organy, które muszą być w pełni niezależne od działań podejmowanych na podstawie niniejszego artykułu.

9. Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Stron dotyczących obowiązków użyteczności publicznej na terytoriach Stron.

10. Strony dokonują wymiany informacji uwzględniając ograniczenia wynikające z wymogów w zakresie 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 w ramach Wspólnego Komitetu w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych w celu 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 prawidłowe wykonanie niniejszej Umowy. Ukraina jest również zobowiązana do wdrożenia prawodawstwa przyjętego w celu włączenia do jej systemu prawnego wymogów i norm określonych w aktach prawnych 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 odniesieniu do postępowań dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień zgodnie z niniejszą Umową.

4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w kwestiach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Strony i które dotyczą władz lub spółek lub 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 postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy są identyczne pod względem treści z odpowiednimi postanowieniami Traktatów UE, a także z aktami prawnymi przyjętymi na mocy Traktatów UE, te postanowienia i przepisy interpretuje się – w zakresie ich wykonania i stosowania – zgodnie z odpowiednimi orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej Trybunałem Sprawiedliwości, oraz zgodnie z odpowiednimi decyzjami Komisji Europejskiej.

Artykuł 29

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron, który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej prawidłowe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie określonych 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 takich procedur oraz o dniu wejścia w życie decyzji. W przypadku gdy decyzja podjęta przez Wspólny Komitet zawiera wymóg podjęcia działania 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 zbiera się w zależności od potrzeb na wniosek jednej ze Stron.
5. Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania jakiegokolwiek kwestii związanej 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 prawidłowego 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 wykonywana przez drugą Stronę w sposób prawidłowy, może ona wystąpić z wnioskiem o przedyskutowanie tej sprawy przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać sprawy w terminie dwóch miesięcy od dnia przekazania sprawy, Strona występująca z wnioskiem może zastosować odpowiednie środki zabezpieczające na podstawie art. 31 niniejszej Umowy.
8. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w terminie sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Strony mogą zastosować odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na podstawie art. 31 niniejszej Umowy.
9. Zgodnie z art. 20 niniejszej Umowy 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 oraz sprawną eksploatację uzgodnionych linii objętych zakresem niniejszej Umowy, jako środek służący do zapewnienia równych warunków działania, osiągnięcia konwergencji regulacyjnej oraz zmniejszenia obciążeń regulacyjnych podmiotów prowadzących działalność zarobkową;
 - 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 szczególności w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, 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 wykonywania niniejszej Umowy, w szczególności w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;
 - e) rozważanie 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

Rozstrzygnięcie 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. 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, takie decyzje muszą być zgodne z orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości dotyczącymi interpretacji odpowiednich 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 każdy 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 następującą procedurą:
 - a) każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie 60 dni od dnia 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 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 ICAO jest obywatelem jednej ze Stron, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący Rady ICAO, który nie jest zdyskwalifikowany z tego samego powodu;
 - b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w lit. a), jest obywatelem państwa trzeciego i sprawuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
 - c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz
 - d) z zastrzeżeniem ostatecznego orzeczenia 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 ostatecznego orzeczenia.
4. Każde orzeczenie tymczasowe lub orzeczenie ostateczne trybunału arbitrażowego jest wiążące dla Stron. Trybunał arbitrażowy stara się podejmować wszystkie orzeczenia tymczasowe lub orzeczenia 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 orzeczenia trybunału arbitrażowego, podjętego zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie 30 dni od dnia otrzymania powiadomienia o przedmiotowym orzeczeniu, druga Strona może, przez cały okres, w którym nie zastosowano się do tego orzeczenia, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Stronie niestosującej się do orzeczenia.

Artykuł 31

Środki zabezpieczające

1. Bez uszczerbku dla art. 7 i 8 niniejszej Umowy oraz ocen w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, o których mowa w załączniku III do niniejszej Umowy, Strona może zastosować odpowiednie środki zabezpieczające, jeżeli uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania zawartego w niniejszej Umowie. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest bezwzględnie 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 oraz 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 i 8 niniejszej Umowy, Strona, której to dotyczy, nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na podstawie ust. 3 została zakończona przed upływem wskazanego terminu.
5. Strona, której to dotyczy, niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach oraz przekazuje wszystkie stosowne informacje.
6. Jakiegokolwiek działanie podjęte na podstawie niniejszego artykułu zostaje zawieszona z chwilą, gdy Strona niewypelniająca 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 lub przedsiębiorstw oraz ich stosunków handlowych lub struktury kosztów.

Artykuł 33

Postanowienia przejściowe

1. Załącznik III do niniejszej Umowy zawiera postanowienia przejściowe oraz odpowiednie okresy przejściowe mające zastosowanie w stosunkach między Stronami.
2. Stopniowy proces skutecznego wdrożenia przez Ukrainę wymogów i norm określonych w aktach prawnych Unii Europejskiej dotyczących lotnictwa cywilnego, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, oraz spełnienie warunków określonych w załączniku III do niniejszej Umowy 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 zostały włączone do prawodawstwa ukraińskiego oraz wdrożone, informuje Komisję Europejską o konieczności przeprowadzenia oceny.

3. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że Ukraina spełnia odpowiednie wymogi i normy, przedkłada sprawę do Wspólnego Komitetu, aby podjął on decyzję, że Ukraina kwalifikuje się do kolejnego okresu przejściowego lub że 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 okres wdrożeniowy, 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 mają pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami dwustronnych umów lub porozumień o transporcie lotniczym między Stronami.

2. Niezależnie od ust. 1 niniejszego artykułu, w stosunkach między Stronami stosuje się postanowienia dotyczące własności, praw przewozowych, zdolności przewozowej, częstotliwości, typu lub zmian statków powietrznych, dzielenia oznaczeń linii i cen zawarte w dwustronnych umowach lub porozumieniach między Ukrainą a Unią Europejską lub państwem członkowskim UE, jeżeli takie dwustronne umowy lub porozumienia są bardziej korzystne pod względem wolności dla odnośnych przewoźników lotniczych lub jeżeli są bardziej korzystne w inny sposób, i pod warunkiem, że nie zachodzi dyskryminacja państw członkowskich UE i ich obywateli. To samo dotyczy postanowień, które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy.

3. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego faktu.

Artykuł 35

Postanowienia finansowe

Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 lit. b) niniejszej Umowy, Strony przydzielają niezbędne zasoby finansowe, w tym dotyczące Wspólnego Komitetu, na wykonanie niniejszej Umowy na swoich terytoriach.

TYTUŁ V

WEJŚCIE W ŻYCIE, PRZEGLĄD, WYPOWIEDZENIE I POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 36

Zmiany

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

2. Zmiany załączników do niniejszej Umowy wchodzi 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 niezbędnych zmian w przyszłości. Wszelkie wyniki zmiany niniejszej Umowy wchodzi w życie zgodnie z art. 38 niniejszej Umowy.

Artykuł 37

Wypowiedzenie

Każda ze Stron może w dowolnym czasie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną drugą Stronę 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 Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego, następującego po upływie roku od dnia 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 pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym przekazana została ostatnia nota w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzająca zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Do celów tej wymiany Ukraina przekazuje Sekretar-

riatowi 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 Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne do wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

3. Niezależnie od 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 pozwalających na tymczasowe stosowanie Umowy lub, w odpowiednim przypadku, zawarcie niniejszej Umowy.

4. Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej jest depozytariuszem niniejszej Umowy.

Artykuł 39

Rejestracja w ICAO i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych

Ukraina rejestruje niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej w ICAO oraz w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych, zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych, po ich wejściu w życie.

Artykuł 40

Teksty autentyczne

Niniejszą Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w języku angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i ukraińskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Съставено в Киев на дванадесети октомври две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Kiev, el doce de octubre de dos mil veintiuno.

V Kyjevě dne dvanáctého října dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Kiev den tolvte oktober to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Kiew am zwölften Oktober zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne esimese aasta oktoobrikuu kaheteistkümnendal päeval Kiievis.

Έγινε στο Κιέβο, στις δώδεκα Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Kyiv on the twelfth day of October in the year two thousand and twenty one.

Fait à Kiev, le douze octobre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh i gCív, an dóú lá déag de Dheireadh Fómhair an bhliain dhá mhíle fiche agus haon.

Sastavljeno u Kijevu dvanaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Kiev, addì dodici ottobre duemilaventuno.

Kijevā, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada divpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų spalio dvyliktą dieną Kijeve.

Kelt Kijevben, a kétezer-huszonegyedik év október havának tizenkettedik napján.

Magħmul f'Kiev, fit-tmax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u wiehed u ghoxrin.

Gedaan te Kiev, twaalf oktober tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Kijowie dnia dwunastego października roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Kiev, em doze de outubro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Kiev la doisprezece octombrie două mii douăzeci și unu.

V Kyjeve dvanásteho oktobra dvetisícdvadsatjeden.

V Kijevu, dne dvanajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Kiovassa kahdententoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Kiev den tolfte oktober år tjugohundraåtjugoett.

Учинено в Києві дванадцятого жовтня дві тисячі двадцять першого року.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



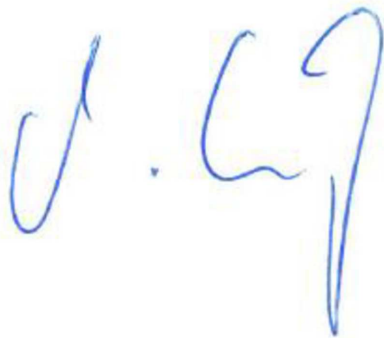
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



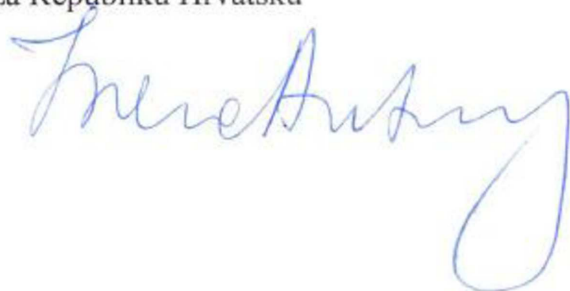
Por el Reino de España



Pour la République française



Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Janczits

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sowa

Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Lodolicea

Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



За Европейския съюз
 Por la Unión Europea
 Za Evropskou unii
 For Den Europæiske Union
 Für die Europäische Union
 Euroopa Liidu nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
 For the European Union
 Pour l'Union européenne
 Thar ceann an Aontais Eorpaigh
 Za Europejską uniję
 Per l'Unione europea
 Eiropas Savienības vārdā –
 Europos Sąjungos vardu
 Az Európai Unió részéről
 Għall-Unjoni Ewropea
 Voor de Europese Unie
 W imieniu Unii Europejskiej
 Pela União Europeia
 Pentru Uniunea Europeană
 Za Európsku úniu
 Za Evropsko unijo
 Euroopan unionin puolesta
 För Europeiska unionen




За Україну



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 niniejszej Umowy oraz stosuje się je zgodnie z niniejszą Umową i załącznikiem III do niniejszej Umowy, o ile nie określono inaczej. Tam, gdzie jest to konieczne, dostosowania dotyczące poszczególnych aktów zostały przedstawione w niniejszym załączniku.

Mające zastosowanie wymogi i normy określone 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) akty krajowe 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 zależy od decyzji 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.

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 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty,

rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty,

rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty.

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 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. 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 r. 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. 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. 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. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 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 (UE) 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 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 i uchylającym rozporządzenie (UE) nr 929/2010.

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 interogatorów 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 dozoru 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 dozoru 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.

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

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

Nr 2011/2611 wersja ostateczna

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

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

Nr 2011/9074 wersja ostateczna

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

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

Nr 2012/9604 wersja ostateczna

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

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 żegluga 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, 56, 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 stosuje się 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 Wspólny Komitet uznał art. 11 ust. 1 za mający zastosowanie;
6. W dziedzinie zdatności do lotu, w przypadku gdy żadne zadania nie są wykonywane przez EASA, Ukraina może wydawać świadectwa, licencje lub dokonywać zatwierdzeń, stosując umowę lub porozumienie zawarte przez Ukrainę z państwem trzecim.

Nr 748/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. 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 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 (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 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 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 określonego 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 określonego w 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:

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,

zmienione:

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 WEOL”.

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 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych.

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 w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty oraz zmieniającym jego załączniki I i II.

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

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

ZAŁĄCZNIK II

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Każda ze Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawo do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
 - a) w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: dowolny punkt w Unii Europejskiej – dowolne punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa ⁽¹⁾, krajów WEOL ⁽²⁾ lub państw wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy – dowolny punkt na Ukrainie – dowolne punkty położone dalej;
 - b) w przypadku przewoźników z Ukrainy: dowolny punkt na Ukrainie – dowolne punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, krajów WEOL lub państw wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy – dowolny punkt w Unii Europejskiej.

Istniejące i nowe prawa, w tym prawa do obsługiwanie punktów położonych dalej zgodnie z dwustronnymi umowami lub innymi 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 taki przewóz lotniczy ma swój początek lub koniec na terytorium UE.
2. Przewozy wykonywane zgodnie z pkt 1 lit. a) i b) niniejszego załącznika mają swój początek lub koniec w przypadku przewoźników lotniczych z Ukrainy – na terytorium Ukrainy, a w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej – na terytorium 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, punkty położone dalej, 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 dowolnym punkcie;
 - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
 - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony; 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 przewozowej oferowanej przez niego w międzynarodowym transporcie lotniczym na podstawie czynników ekonomicznych i zapotrzebowania rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie może ograniczać 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.

⁽¹⁾ „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 w tym przypadku Ukrainy.

⁽²⁾ „Kraje WEOL” oznaczają kraje będące Stronami Wielostronnej 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).

5. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą obsługiwać, w tym także w ramach porozumień dotyczących dzielenia oznaczeń linii (code-share), dowolny punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w ramach określonych tras, pod warunkiem, że nie wykonują praw piątej wolności.
 6. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku III do niniejszej Umowy oraz przewidzianemu w nich rozszerzeniu 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.

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 stosuje się art. 22 ust. 5 lit. c) niniejszej Umowy.
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:
 - rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 (w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego);
 - rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 (ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącym certyfikacji organizacji projektujących i produkujących);
 - rozporządzeniu 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;
 - rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 (ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych);
 - rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 (ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych);
 - rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 (w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im);
 - dyrektywie 2009/12/WE (w sprawie opłat lotniskowych);
 - dyrektywie 96/67/WE (w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty);
 - rozporządzeniu (EWG) nr 95/93 (w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty);
 - dyrektywie 2000/79/WE (dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym);

- rozdziale IV rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 (w sprawie wykonywania przewozów lotniczych);
- rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 (w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych);
- rozporządzeniu (EWG) nr 80/2009 (w sprawie komputerowych systemów rezerwacji);
- rozporządzeniu Rady (WE) nr 2027/97 (w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych);
- rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 (ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów);
- rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe);
- rozporządzeniu (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);
- rozporządzeniu (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 (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej);
- rozporządzeniu (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);
- rozporządzeniu Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
- rozporządzeniu wykonawczemu 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 zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010;
- rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej; oraz
- rozporządzeniu Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającym 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, zasadniczo równoważnych przepisom zawartym 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 obowiązującej 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, potwierdzającej, że Ukraina spełnia wszystkie warunki określone w sekcji 2 pkt 2 niniejszego załącznika:
 - a) państwa członkowskie UE uznają odpowiednie certyfikaty wydane przez Ukrainę, wymienione w sekcji 1 załącznika IV do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Wspólnego Komitetu oraz zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - b) stosuje się art. 22 ust. 5 lit. c) niniejszej Umowy; 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 wykonania niniejszej Umowy oznaczają dla Ukrainy:
- konieczność włączenia do krajowego prawodawstwa i wdrożenia wszystkich mających zastosowanie wymogów i norm określonych w aktach prawnych Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy; oraz
 - obowiązek zorganizowania przestrzeni powietrznej będącej w jej obszarze odpowiedzialności zgodnie z wymogami UE mającymi zastosowanie do ustanowienia FAB.

SEKCJA 4

Pełne wykonanie niniejszej umowy

Po przyjęciu przez Wspólny Komitet decyzji, zgodnie z art. 33 niniejszej Umowy, potwierdzającej, że Ukraina spełnia wszystkie warunki określone w sekcji 3 pkt 2 niniejszego załącznika, zastosowanie mają następujące postanowienia:

- Oprócz praw przewozowych określonych w sekcji 2 pkt 1 niniejszego załącznika:
 - 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 WEOL, jak również pomiędzy punktami w państwach wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy oraz punktami położonymi dalej, 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
 - 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 WEOL, jak również w państwach wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony na Ukrainie.
- Państwa członkowskie UE 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 i 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, (UE) nr 805/2011).

ZAŁĄCZNIK V

**WYKAZ PAŃSTW TRZECICH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 17, 19 I 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 zgodnie z niniejszą Umową Ukraina uczestniczy w pracach komitetu ustanowionego na podstawie odpowiednich aktów prawnych Unii Europejskiej, nabywa ona status obserwatora, wysłuchuje wszystkich odpowiednich dyskusji i jest zachęcana do udziału w debacie, zgodnie z jego regulaminem, lecz nie bierze udziału w posiedzeniach, 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. WSPÓLPRACA I WYMIANA INFORMACJI

W celu ułatwienia wykonywania przez właściwe władze Stron swoich uprawnień, władze te dokonują na żądanie wzajemnej wymiany wszelkich informacji niezbędnych do prawidłowego 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 używanie 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 używać języka, 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 prawidłowym funkcjonowaniem niniejszej Umowy:
 - a) pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom, pod warunkiem że jest przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem danych 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 prawidłowym 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.
-