ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIË

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, fait à Kiev le 12 octobre 2021.

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, gedaan te Kiev op 12 oktober 2021.

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir,
Salut.

Sur la proposition de la Ministre des Affaires étrangères et du Ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

La Ministre des Affaires étrangères et le Ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1er

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

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

De Minister van Buitenlandse Zaken en de Minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze Naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen :

ARTIKEL 1

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

.be

ART. 2

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, fait à Kiev le 12 octobre 2021, sortira son plein et entier effet.

ART. 3

Les modifications aux Annexes de l'Accord, qui seront adoptées en application de l'article 36, paragraphe 1 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à

ART. 2

De Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, gedaan te Kiev op 12 oktober 2021, zal volkomen gevolg hebben.

ART. 3

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst, die overeenkomstig artikel 36, lid 1 van de Overeenkomst aangenomen zullen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te

PAR LE ROI :

La Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja LAHBIB

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

.be

AVANT-PROJET DE LOI

Portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, fait à Kiev le 12 octobre 2021.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Contexte et objectif de l'accord

Le présent accord négocié par la Commission européenne prévoit une libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union européenne et l'Ukraine en échange de l'adoption graduelle par cette dernière de l'acquis communautaire dans le domaine de l'aviation.

Le marché ukrainien gagne en importance au sein de l'Europe. Ainsi, il était, en 2019, , le 13me marché extracommunautaire avec 9,8 millions de passagers. En outre, le nombre de services de fret augmente progressivement également.

Le nouvel accord, signé le 12 octobre 2021, remplacera tous les accords aériens bilatéraux des États membres de l'UE avec l'Ukraine et établira un cadre moderne unique pour les services aériens entre l'UE et l'Ukraine. En ce qui concerne la Belgique, le présent accord remplace l'accord bilatéral avec l'Ukraine signé le 20 mai 1996.

Des accords similaires ont déjà été conclus entre l'Union européenne et les États-Unis, le Canada, les Balkans occidentaux, le Maroc, la Géorgie, la Jordanie, la Moldavie, le Qatar et l'Arménie.

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

L'accord offre la possibilité d'adopter des normes élevées en matière de sûreté, de sécurité et de

VOORONTWERP VAN WET

Houdende instemming met de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, gedaan te Kiev op 12 oktober 2021.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Context en doel van de overeenkomst

Deze door de Europese Commissie onderhandelde overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en Oekraïne, in ruil voor een geleidelijke overname door laatstgenoemde van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart.

De Oekraïense markt wint aan belang binnen Europa, zo was het in 2019, met 9.8 miljoen passagiers, de 13de grootste extra-EU markt. Daarnaast stijgt ook het aantal vrachtdiensten geleidelijk.

De nieuwe overeenkomst, ondertekend op 12 oktober 2021, vervangt alle bilaterale luchtvaartovereenkomsten van de EU-lidstaten met Oekraïne en biedt één modern kader voor luchtdiensten tussen de EU en Oekraïne. Voor wat België betreft, vervangt deze overeenkomst de bilaterale overeenkomst met Oekraïne die op 20 mei 1996 werd ondertekend.

Gelijkaardige overeenkomsten werden reeds gesloten tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten, Canada, de Westelijke Balkan, Marokko, Georgië, Jordanië, Moldavië, Qatar en Armenië.

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

De overeenkomst biedt de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid,

gestion du trafic aérien. Il offre également la possibilité d'appliquer certaines règles communautaires, notamment celles concernant l'environnement, l'accès au marché et la protection des consommateurs. Cette harmonisation devrait donc favoriser une concurrence équitable.

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

L'accord entrera en vigueur par étapes. La mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de toutes les dispositions et conditions découlant du présent accord s'effectuera en deux périodes transitoires. Cette transition sera évaluée par des inspections de normalisation effectuées par la Commission européenne et l'EASA ; une décision sera également prise par le Comité mixte.

De overeenkomst treedt gefaseerd in werking. De overgang van Oekraïne naar de effectieve tenuitvoerlegging van alle bepalingen en voorwaarden die voortvloeien uit deze overeenkomst vindt plaats in twee overgangsperioden. Deze overgang zal worden beoordeeld aan de hand van normaliseringsinspecties die worden uitgevoerd door de Europese Commissie en het EASA; voorts wordt ook een besluit genomen door het Gemengd Comité.

Déroulement des négociations et application de l'accord

Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de overeenkomst

En 2006, le Conseil de l'Union européenne a donné mandat à la Commission européenne pour négocier les termes de cet accord pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres.

In 2006 verleende de Raad van de Europese unie een mandaat aan de Europese Commissie om voor rekening van de Europese Unie en haar lidstaten de voorwaarden van deze overeenkomst te onderhandelen.

Les négociations ont débuté en 2007 et, après huit cycles de négociations, un accord a été conclu en 2013. Toutefois, en raison d'une divergence d'opinion entre l'Espagne et le Royaume-Uni concernant l'aéroport de Gibraltar, l'accord n'a été signé que le 12 octobre 2021 en Ukraine.

De onderhandelingen gingen van start in 2007 en na acht onderhandelingsronden werd in 2013 een akkoord bereikt. Wegens een meningsverschil tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk omtrent de luchthaven van Gibraltar, echter, werd de overeenkomst pas op 12 oktober 2021 te Oekraïne ondertekend.

L'accord réglemente les domaines de compétence respectifs de l'Union européenne et des autres États membres. L'accord doit donc encore être ratifié par les parlements des 27 États membres.

De overeenkomst regelt domeinen waarvoor de Europese Unie en de andere lidstaten respectievelijk deels bevoegd zijn. De overeenkomst moet aldus nog geratificeerd worden door de parlementen van de 27 lidstaten.

Au niveau interne belge le traité relève de la compétence de l'autorité fédérale et des régions. Tant la Chambre que les parlements des régions doivent donc porter assentiment à l'Accord.

Op intern Belgisch niveau valt het verdrag onder de bevoegdheid van de federale overheid en van de gewesten. Zowel de Kamer als de parlementen van de gewesten moeten dus instemmen met de Overeenkomst.

La portée de l'accord et les bénéfices attendus

Grâce au présent accord, tous les transporteurs aériens de l'Union européenne pourront désormais exploiter des vols directs vers l'Ukraine à partir de n'importe quel aéroport de l'Union européenne et l'inverse s'appliquera également aux transporteurs aériens ukrainiens. L'accord stimulera le trafic aérien entre l'Union européenne et l'Ukraine, principalement en attirant de nouveaux exploitants et en développant des routes nouvelles ou sous-exploitées, et ce au profit des voyageurs.

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

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

L'accord facilitera les contacts entre les peuples et stimulera les opportunités commerciales et les échanges entre l'UE et l'Ukraine. Il jouera également un rôle important dans la mise en œuvre de l'Accord d'association entre l'UE et l'Ukraine.

Le contenu de l'accord

L'accord commence par un dispositif reprenant les grands principes et contient ensuite quarante articles et six annexes qui font partie intégrante de l'accord.

Titre Ier Dispositions générales (articles 1 à 4)

L'article 1er décrit l'objectif de l'accord.

L'article 2 définit les termes utilisés dans l'accord.

De draagwijdte van de overeenkomst en de verwachte voordelen

Dankzij deze overeenkomst kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan rechtstreekse vluchten naar Oekraïne uitvoeren vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie en het omgekeerde geldt ook voor de Oekraïense luchtvaartmaatschappijen. De overeenkomst stimuleert het luchtverkeersaanbod tussen de Europese Unie en Oekraïne hoofdzakelijk door nieuwe operatoren aan te trekken en nieuwe verbindingen of onderbenutte verbindingen te ontwikkelen. Dit zal de reizigers ten goede komen.

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

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

De overeenkomst zal de contacten tussen mensen vergemakkelijken en de handelsmogelijkheden en de handel tussen de EU en Oekraïne stimuleren. Daarnaast zal ze ook een belangrijke rol spelen bij de uitvoering van de Associatieovereenkomst tussen de EU en Oekraïne.

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder 40 artikelen en zes bijlagen die integraal deel uitmaken van de overeenkomst.

Titel I: Algemene bepalingen (art. 1 tot 4)

Artikel 1 beschrijft het doel van de overeenkomst.

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

L'**article 3** formalise les obligations des Parties contractantes (ci-après : les Parties) pour assurer le respect du présent accord.

Artikel 3 formaliseert de verplichtingen van de Overeenkomstsluitende Partijen (verder: de Partijen) om de naleving van deze overeenkomst te waarborgen.

L'**article 4** interdit, dans le cadre du présent accord, toute discrimination fondée sur la nationalité.

Artikel 4 verbiedt, binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst, elke discriminatie op grond van nationaliteit.

Titre II : Coopération réglementaire (articles 5 à 15)

Titel II: Regelgevende samenwerking (art. 5 tot 15)

L'**article 5** énonce les principes généraux de la coopération réglementaire.

Artikel 5 legt de algemene beginselen van de regelgevende samenwerking vast.

L'**article 6** dispose que toutes les lois et règles de chaque Partie restent d'application à l'arrivée, au départ, en transit ou durant le séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret.

Artikel 6 bepaalt dat alle wetten en regels van elke Partij bij doorreis, binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

L'**article 7**, relatif à la sécurité aérienne, dispose que les aéronefs d'une Partie, soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne applicables en vertu du présent accord, peuvent être soumis à des inspections sur l'aire de trafic par les autorités compétentes et sur le territoire de l'autre Partie. Il définit également les conditions auxquelles les Parties reconnaissent la validité des documents délivrés par l'autre Partie.

Artikel 7 met betrekking tot de luchtvaartveiligheid bepaalt dat de luchtvaartuigen van een Partij, die ervan verdacht worden de op basis van dit verdrag geldende internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere Partij aan platforminspecties kunnen worden onderworpen. Daarnaast bepaalt het de voorwaarden waaronder de Partijen de geldigheid van documenten afgegeven door de andere Partij erkennen.

L'**article 8**, relatif la sûreté aérienne, contient les dispositions standard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui sont traditionnellement incorporées dans les accords aériens bilatéraux ; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent agir immédiatement pour assurer la sûreté des vols.

Artikel 8 betreffende de beveiliging van de luchtvaart bevat de standaardbepalingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), die in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten traditioneel worden opgenomen; wanneer de omstandigheden het vereisen mogen de Partijen onmiddellijk optreden om de beveiliging van de vluchten te waarborgen.

L'**article 9** prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'étendre le ciel unique européen à l'Ukraine ; l'Ukraine sera également associée aux travaux du comité du ciel unique.

Artikel 9 voorziet in een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Oekraïne; Oekraïne zal ook betrokken worden bij de werkzaamheden van het comité voor het gemeenschappelijk luchtruim.

L'**article 10** souligne l'importance de la protection de l'environnement dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. Cet article souligne également la nécessité de

Artikel 10 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de

prendre des mesures pour réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

noodzaak om maatregelen te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

En ce qui concerne la protection des consommateurs, l'**article 11** dispose que les Parties agissent conformément à leur législation respective concernant les exigences et normes relatives à la protection des consommateurs, telles que spécifiées à l'annexe I.

Met betrekking tot de bescherming van de consument, bepaalt **artikel 11** dat de Partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake consumentenbescherming, zoals gespecificeerd in bijlage I, handelen.

L'**article 12** énonce que les Parties s'efforcent de renforcer la coopération dans le secteur aérien.

Artikel 12 stelt vast dat de Partijen streven naar verbetering van de industriële samenwerking in de luchtvaartsector.

En ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, l'**article 13** dispose que les Parties garantissent que les systèmes informatisés de réservation d'une Partie ont librement accès au marché de l'autre Partie.

Voor wat betreft geautomatiseerde boekingssystemen bepaalt **artikel 13** dat de Partijen de vrije toegang van de geautomatiseerde boekingssystemen van de ene partij tot de markt van de andere partij waarborgen.

L'**article 14** dispose que les Parties agissent conformément à leur législation respective concernant les exigences et normes relatives aux aspects sociaux, telles que spécifiées à l'annexe I.

Artikel 14 bepaalt dat de Partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake sociale aspecten, zoals gespecificeerd in bijlage I, handelen.

L'**article 15** précise qu'il n'est pas porté atteinte au droit de chaque Partie d'adopter unilatéralement de nouveaux textes législatifs ou de modifier sa législation actuelle en matière de transport aérien.

Artikel 15 verduidelijkt dat het recht van de Partijen om unilateraal nieuwe wetgeving aan te nemen, bestaande wetgeving te wijzigen op het vlak van luchtvervoer, onverlet blijft.

Titre III : Dispositions économiques (articles 16 à 27)

Titel III: Economische bepalingen (art. 16 tot 27)

L'**article 16** établit les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties pour les services aériens internationaux. Les dispositions des annexes II et III de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

Artikel 16 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de Partijen voor de internationale luchtdiensten vast. De bepalingen in bijlage II en III van de overeenkomst verduidelijken onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. Cabotage wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

Les **articles 17 à 19** établissent comment et à quelles conditions les Parties peuvent accorder, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les licences d'exploitation et les permis techniques des transporteurs aériens.

Artikelen 17 tot 19 stellen hoe en onder welke voorwaarden de Partijen de exploitatievergunningen en technische vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen toekennen, weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

L'**article 20** prévoit que le Comité mixte peut autoriser les États membres de l'UE et/ou les ressortissants des États membres à détenir une participation majoritaire ou à exercer le contrôle

Artikel 20 bepaalt dat het gemend comité kan toestaan dat EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten, meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een

effectif d'un transporteur aérien ukrainien. La même règle s'applique à l'Ukraine et/ou à ses ressortissants en ce qui concerne une transporteur aérien de l'Union européenne.

L'**article 21** interdit, sous réserve d'exceptions, les restrictions quantitatives au transfert d'équipements, de fournitures, de pièces de rechange et autre matériel dans la mesure où ils sont nécessaires pour permettre à un transporteur aérien de continuer d'assurer la fourniture de services de transport aérien.

L'**article 22** définit les conditions auxquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer des activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie (représentation commerciale, assistance en escale, ventes, dépenses locales, accords de coopération, leasing, partage de codes, créneaux horaires, etc.).

L'**article 23** concerne les exemptions de droits de douane et de taxes accordées réciproquement par les Parties.

L'**article 24** garantit que les redevances d'usage des installations aéroportuaires et services aéronautiques sont justes, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non discriminatoires.

L'**article 25** permet aux transporteurs aériens de fixer librement leurs tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

Les parties conviennent à l' **article 26** qu'elles cherchent ensemble à créer des conditions de concurrence équitables pour l'exploitation des services aériens.

L'**article 27** simplifie l'échange d'informations statistiques.

Titre IV : Dispositions institutionnelles (articles 28 à 35)

L'**article 28** concernant l'interprétation et la mise en œuvre de l'accord formalise les obligations des Parties pour assurer le respect du présent accord.

luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne. Dezelfde regel geldt voor Oekraïne en/of onderdanen voor wat betreft een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie.

Artikel 21 verbiedt, behoudens uitzonderingen, kwantitatieve beperkingen op de overbrenging van uitrusting, benodigdheden, reserveonderdelen en ander materieel wanneer deze noodzakelijk zijn om een luchtvaartmaatschappij in staat te stellen de verlening van luchtvervoerdiensten voort te zetten.

Artikel 22 bepaalt onder welke voorwaarden de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Partij mogen uitoefenen (commerciële vertegenwoordiging, grondafhandeling, verkoop, lokale uitgaven, samenwerkingsregelingen, leasing, codesharing, slots, ...).

Artikel 23 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

Artikel 24 zorgt ervoor dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, redelijk, kosten gerelateerd en niet discriminerend zijn.

Artikel 25 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en eerlijke concurrentie.

De Partijen komen in **artikel 26** overeen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtdiensten.

Artikel 27 vereenvoudigt de uitwisseling van statistische informatie.

Titel IV: Institutionele bepalingen (artikelen 28 tot 35)

Artikel 28 betreffende de interpretatie en de handhaving van de overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze overeenkomst te waarborgen.

L'**article 29** institue un Comité mixte composé des représentants des Parties. Le Comité est responsable de la gestion et de la bonne application de l'accord.

Artikel 29 stelt een gemengd comité in dat wordt samengesteld uit de vertegenwoordigers van de Partijen. Het comité is verantwoordelijk voor het beheer en de correcte uitvoering van de overeenkomst.

L'**article 30** rend le Comité mixte compétent pour régler les différends découlant de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit également le recours à un tribunal arbitral en cas d'échec de cette procédure.

Artikel 30 maakt het gemengd comité bevoegd voor de beslechting van de geschillen die ontstaan met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst en het voorziet tevens dat er een beroep kan worden gedaan op een scheidsrechtbank indien deze procedure niets oplevert.

L'**article 31** prévoit que si l'une des Parties considère que l'autre n'a pas rempli l'une de ses obligations au titre de l'accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. À cette fin, les parties se consultent immédiatement au sein du Comité mixte en vue de trouver une solution acceptable pour chaque Partie.

Artikel 31 bepaalt dat als een Partij van oordeel is dat de andere Partij één van de verplichtingen van de overeenkomst niet nakomt, zij de gepaste vrijwaringsmaatregelen mag nemen. Daartoe plegen de Partijen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke Partij aanvaardbare oplossing te vinden.

L'**article 32** précise que les représentants, délégués, experts et agents des Parties ne doivent pas divulguer à des tiers des informations couvertes par le secret professionnel.

Artikel 32 stelt dat vertegenwoordigers, afgevaardigden, deskundigen en handelende functionarissen van de Partijen, geen onder de geheimhoudingsplicht vallende informatie bekendmaken aan derde partijen.

L'**article 33** fixe les dispositions transitoires et les périodes transitoires correspondantes.

Artikel 33 legt de overgangsregelingen en bijbehorende overgangstermijnen vast.

L'**article 34** prévoit que les dispositions du présent accord priment les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et l'Ukraine. Toutefois, les droits découlant desdits accords bilatéraux, qui peuvent être plus favorables, restent applicables.

Artikel 34 bepaalt dat de bepalingen van deze overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale akkoorden tussen de Lidstaten en Oekraïne. De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale akkoorden die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing.

À l'**article 35** , les Parties conviennent d'allouer les ressources financières nécessaires, dont celles allouées au Comité mixte, pour la mise en œuvre du présent accord sur leur territoire respectif.

In **artikel 35** komen de Partijen overeen om de nodige financiële middelen, inclusief middelen voor het Gemengd Comité, toe te kennen, ten behoeve van de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst op hun respectieve grondgebieden.

Titre V : Entrée en vigueur, modifications, dénonciation et dispositions finales (articles 36 à 40)

Titel V: Inwerkingtreding, herziening, beëindiging en slotbepalingen (art. 36 tot 40)

L'**article 36** prévoit que les Parties peuvent, après consultation, convenir de modifier l'accord.

Artikel 36 bepaalt dat de Partijen, na overleg, kunnen overeenkomen om de overeenkomst te wijzigen.

L'**article 37** clarifie les règles d'une éventuelle dénonciation.

L'**article 38** traite des modalités d'entrée en vigueur et d'application provisoire.

L'**article 39** exige que cet accord soit enregistré auprès de l'OACI.

L'**article 40** précise que s'il existe des différences entre les versions linguistiques, le Comité mixte décide de la version linguistique à utiliser.

Les six annexes

L'**annexe I** énumère les règles communautaires relatives à l'accès au marché, à la gestion du trafic aérien, à la sécurité aérienne, à l'environnement, à la protection des consommateurs, au temps de travail de certaines catégories de personnel et aux systèmes informatisés de réservation que l'Ukraine doit intégrer dans sa législation.

L'**annexe II** définit les services convenus et spécifie les routes.

L'**annexe III** dispose que la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de toutes les dispositions et conditions découlant du présent accord s'effectuera en deux périodes transitoires. En outre, cette annexe précise les conditions qui doivent être satisfaites avant de passer à l'étape suivante de la mise en œuvre du présent accord.

L'**annexe IV** énumère les certificats visés à l'annexe III.

L'**annexe V** énumère les pays visés aux articles 17, 19 et 22 de l'accord et aux annexes II et III.

Artikel 37 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging.

Artikel 38 heeft betrekking op de wijze van inwerkingtreding en de voorlopige toepassing.

Artikel 39 legt de registratie van deze overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 40 verduidelijkt dat wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies beslist het gemengd comité over de te gebruiken taalversie.

De zes bijlagen

Bijlage I lijst de communautaire regels op inzake de toegang tot de markt, het beheer van het luchtverkeer, de luchtvaartveiligheid, het milieu, de consumentenbescherming, de arbeidstijd voor bepaalde categorieën van het personeel en de geïnformatiseerde boekingssystemen die door Oekraïne dienen opgenomen te worden in hun wetgeving.

Bijlage II legt de overeengekomen diensten vast en specificeert de routes.

Bijlage III bepaalt dat de overgang van Oekraïne naar de effectieve tenuitvoerlegging van alle bepalingen en voorwaarden die voortvloeien uit deze overeenkomst plaats vindt in twee overgangsperioden. Verder specificeert deze bijlage aan welke voorwaarden moet worden voldaan vooraleer over te kunnen gaan naar een volgende fase van tenuitvoerlegging van voorliggende overeenkomst.

Bijlage IV lijst de certificaten op waarnaar wordt verwezen in bijlage III.

Bijlage V lijst de landen op waarnaar wordt verwezen in de artikelen 17,19 en 22 van de overeenkomst alsook in bijlagen II en III

L'**annexe VI** fixe les règles de procédure à observer pour la mise en œuvre du présent accord.

Bijlage VI legt de procedureregels vast die in acht dienen te worden gehouden bij de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst.

La Ministre des Affaires étrangères,

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja LAHBIB

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN

Commun entre L'union Européenne et ses Etats Membres, d'une Part, et l'Ukraine, d'autre Part

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

étant parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés "les traités UE") et étant États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés "États membres de l'UE"),

et

L'UNION EUROPÉENNE, ci-après également dénommée "Union",

d'une part,

et

l'UKRAINE, d'autre part,

ci-après conjointement dénommés "parties",

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties, dans des conditions de concurrence équitables et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, d'harmonisation sociale et d'environnement;

RECONNAISSANT le caractère intégré de l'aviation civile internationale ainsi que les droits et les obligations de l'Ukraine et des États membres de l'UE découlant de leur adhésion à des organisations internationales dans le domaine de l'aviation, notamment l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, ainsi que leurs droits et obligations découlant d'accords internationaux avec des pays tiers et des organisations internationales;

DÉSIREUX d'approfondir les relations entre les parties dans le domaine du transport aérien, y compris dans le domaine de la coopération industrielle, et de s'appuyer sur le système actuel d'accords relatifs aux services aériens afin de promouvoir les liens dans le domaine de l'économie, de la culture et des transports entre les parties;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien afin d'offrir des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance du transport aérien pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

TENANT COMPTE du fait que l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs États membres et l'Ukraine prévoit qu'afin d'assurer un développement coordonné des transports entre les parties, adapté à leurs besoins commerciaux, les conditions d'accès réciproque au marché et à la fourniture de services dans le domaine du transport aérien peuvent faire l'objet d'accords spécifiques;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble de l'industrie du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords dans le domaine du transport aérien existants pour ouvrir graduellement l'accès aux marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux parties;

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur dans l'Union européenne, définie à l'annexe I du présent accord, sans préjudice des traités UE et de la Constitution de l'Ukraine;

PRENANT ACTE de l'intention de l'Ukraine d'intégrer dans sa législation en matière d'aviation les exigences et les normes correspondantes de l'Union européenne, notamment en ce qui concerne les futures avancées législatives au sein de l'Union;

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

RECONNAISSANT les avantages que les deux parties peuvent retirer de la conformité totale aux règles de l'EAC, comprenant l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximisation des avantages pour les consommateurs et les entreprises des deux parties;

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires et qu'une assistance technique adéquate est importante dans cette perspective;

SOULIGNANT que les transporteurs aériens devraient être traités de manière transparente et non discriminatoire en ce qui concerne leur accès aux infrastructures de transport aérien, en particulier lorsque ces infrastructures sont limitées, y compris l'accès aux aéroports;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens, leur offrant des possibilités équitables et égales d'exploiter les services agréés;

RECONNAISSANT que les aides d'État peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet effet;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

SE FÉLICITANT du dialogue en cours entre les parties en vue d'approfondir leurs relations dans d'autres domaines, en particulier afin de faciliter la circulation des personnes,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Objectifs et champ d'application

Le présent accord a pour objectif la création progressive d'un EAC entre l'Union européenne, ses États membres et l'Ukraine, fondé en particulier sur des règles identiques en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, d'environnement, de protection des consommateurs et de systèmes informatisés de réservation, ainsi que sur des règles identiques en ce qui concerne les aspects sociaux. À cette fin, le présent accord fixe les règles, exigences techniques, procédures administratives, normes opérationnelles de base et modalités d'exécution applicables entre les parties.

Cet EAC est fondé sur le libre accès au marché du transport aérien et l'égalité des conditions de concurrence.

ARTICLE 2

Définitions

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

1) "service agréé" et "route spécifiée": un transport aérien international visé à l'article 16 et une route spécifiée à l'annexe II du présent accord;

2) "accord": le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;

3) "transport aérien": le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location; pour lever toute ambiguïté, cela comprend les services réguliers et non réguliers (charters) ainsi que les services exclusifs de fret;

4) "transporteur aérien": une société ou entreprise possédant une licence d'exploitation en cours de validité ou son équivalent;

5) "autorités compétentes": les administrations ou organismes publics responsables des fonctions administratives dans le cadre du présent accord;

6) "sociétés ou entreprises": les sociétés de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives, et les autres personnes morales de droit public ou privé, à l'exception des sociétés qui ne poursuivent pas de but lucratif;

7) "convention": la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend:

a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention et qui a été ratifié par l'Ukraine, d'une part, et par un État membre de l'UE ou les États membres de l'UE, d'autre part; et

b) toute annexe ou tout amendement à une annexe pertinente pour le problème en question, qui ont été adoptés en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'appliquent à tout moment à la fois à l'Ukraine et à un État membre de l'UE ou aux États membres de l'UE;

8) "accord EACE": l'accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo [1] sur la création d'un espace aérien commun européen;

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

10) "contrôle effectif": une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:

a) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;

b) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;

11) "contrôle réglementaire effectif": le fait que l'autorité compétente pour l'octroi des licences de l'une des parties, qui a délivré une licence d'exploitation ou une autorisation à un transporteur aérien:

a) vérifie en permanence que ledit transporteur aérien respecte les critères applicables à l'exploitation de services aériens internationaux et utilisés pour délivrer une licence d'exploitation ou une autorisation, conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales en vigueur; et

b) maintient une supervision adéquate en ce qui concerne la sécurité et la sûreté, dans le respect, au moins, des normes de l'OACI;

12) "traités UE": le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

13) "État membre de l'UE": un État membre de l'Union européenne;

14) "aptitude": le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, c'est-à-dire qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;

[1] Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244(1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la Cour internationale de justice sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

15) "droit de cinquième liberté": le droit ou privilège accordé par un État (ci-après dénommé "État d'octroi") aux transporteurs aériens d'un autre État (ci-après dénommé "État bénéficiaire") de fournir des services de transport aérien international entre le territoire de l'État d'octroi et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;

16) "coût de revient complet": les coûts liés à la fourniture d'un service aérien, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs, et, s'il y a lieu, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination quant à la nationalité;

17) "OACI": l'Organisation de l'aviation civile internationale établie conformément à la convention;

18) "transport aérien international": le transport aérien entre des points situés dans au moins deux États;

19) "transport intermodal": le transport public par aéronefs et par un ou plusieurs modes de transport de surface de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location;

20) "mesure": toute mesure prise par une partie, que ce soit sous forme de loi, de règlement, de règle, de procédure, de décision ou de décision administrative, ou sous toute autre forme;

21) "ressortissant":

a) dans le cas de l'Ukraine, toute personne ayant la nationalité ukrainienne ou, dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, toute personne ayant la nationalité d'un des États membres de l'UE; ou

b) toute personne morale:

i) qui est détenue, à tout moment, directement ou grâce à une participation majoritaire, dans le cas de l'Ukraine, par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité ukrainienne ou, dans le cas de l'Union européenne et ses États membres, par des personnes ou entités ayant la nationalité d'un État membre de l'UE ou de l'un des autres États énumérés à l'annexe V du présent accord; et

ii) dont le principal établissement se trouve en Ukraine, dans le cas de l'Ukraine, ou, dans un État membre, dans le cas de l'Union européenne et ses États membres;

22) "nationalité": en ce qui concerne un transporteur aérien, le fait que celui-ci satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;

23) "licence d'exploitation":

a) dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, une autorisation accordée par l'autorité compétente pour l'octroi des licences à une société ou à une entreprise, l'autorisant à fournir des services aériens dans le cadre de la législation applicable de l'UE, et

b) dans le cas de l'Ukraine, une licence pour le transport par air de passagers et/ou de fret, accordée en vertu de la législation pertinente de l'Ukraine;

24) "prix":

a) les tarifs des passagers à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires; et

b) les tarifs de fret à payer pour le transport de courrier et de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié au transport aérien international et les conditions auxquelles est soumise l'application des tarifs des passagers et des tarifs de fret;

25) "accord d'association": l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs États membres, d'une part, et l'Ukraine, d'autre part, signé à Bruxelles les 21 mars 2014 et 27 juin 2014, et tout instrument qui lui succédera;

26) "principal établissement": l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien, où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;

27) "obligation de service public", toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, la fourniture de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie concernée pour remplir des obligations de service public;

28) "SESAR": le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le Ciel unique européen (*Single European Sky ATM Research Programme*), volet technologique du Ciel unique européen qui vise à doter l'UE d'une infrastructure de contrôle du trafic aérien très performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement;

29) "subvention": toute contribution financière accordée par un organisme public régional gouvernemental ou un autre organisme public, lorsque:

a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme public régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;

b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme public régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites;

c) les pouvoirs publics, un organisme public régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou

d) les pouvoirs publics, un organisme public régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

30) "territoire": dans le cas de l'Ukraine, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté de l'Ukraine et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera;

31) "accord de transit": l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, signé à Chicago le 7 décembre 1944;

32) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens par l'autorité compétente ou autorisée par cette autorité pour l'utilisation par les aéronefs, par leurs équipages, par les passagers, par le fret et par le courrier, d'installations et de services en rapport avec la navigation aérienne (y compris en cas de survols), le contrôle du trafic aérien, et les aéroports et la sûreté aérienne.

ARTICLE 3

Mise en œuvre de l'accord

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

2. La mise en œuvre des mesures visées au paragraphe 1 du présent article est sans préjudice des droits et obligations de toute partie découlant de sa participation à des organisations internationales et/ou des accords internationaux, notamment la convention et l'accord sur le transit.

3. Lors de l'application des mesures visées au paragraphe 1 du présent article, les parties, dans le cadre du présent accord:

a) suppriment toutes les mesures unilatérales administratives, techniques ou autres qui pourraient constituer une restriction indirecte et avoir des effets discriminatoires à l'égard de la fourniture de services aériens en vertu du présent accord; et

b) s'abstiennent de mettre en œuvre des mesures administratives, techniques ou législatives qui pourraient avoir pour effet d'établir une discrimination à l'encontre des ressortissants ou des entreprises ou sociétés de l'autre partie lors de la fourniture de services dans le cadre du présent accord.

ARTICLE 4

Non-discrimination

Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 5

Principes généraux de la coopération réglementaire

1. Les parties coopèrent par tous les moyens possibles pour assurer l'intégration progressive, dans la législation de l'Ukraine, des exigences et normes figurant dans les actes de l'Union européenne énumérés à l'annexe I du présent accord, ainsi que la mise en œuvre de ces dispositions par l'Ukraine, grâce à:

a) des consultations périodiques, dans le cadre du comité mixte visé à l'article 29 (Comité mixte) du présent accord, sur l'interprétation des actes de l'Union européenne énumérés à l'annexe I du présent accord concernant la sécurité et la sûreté aériennes, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, l'accès au marché et les questions connexes, les questions sociales, la protection des consommateurs et les autres domaines couverts par le présent accord;

b) la fourniture d'une assistance adéquate dans des domaines spécifiques déterminés par les parties;

c) des consultations et un échange d'informations sur la nouvelle législation conformément à l'article 15 du présent accord.

2. L'Ukraine adopte les mesures nécessaires pour intégrer dans le système juridique ukrainien et mettre en œuvre les exigences et les normes figurant dans les actes de l'Union européenne mentionnés à l'annexe I du présent accord conformément aux dispositions transitoires énoncées à l'article 33 et à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties s'informent mutuellement au plus vite, par l'intermédiaire du comité mixte, de leurs autorités respectives responsables dans le domaine de la supervision en matière de sécurité, la navigabilité, l'octroi de licences aux transporteurs aériens, les questions aéroportuaires, la sûreté aérienne, la gestion du trafic aérien, les enquêtes sur les accidents et les incidents, et la fixation des redevances de navigation aérienne et des redevances aéroportuaires.

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les transporteurs aériens de l'autre partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des transports aériens ou relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. À l'arrivée, au départ et durant le séjour sur le territoire de l'une des parties, les passagers, les membres d'équipage et le fret des transporteurs aériens de l'autre partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret à bord des aéronefs (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux).

ARTICLE 7

Sécurité de l'aviation

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la sécurité aérienne précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord dans les conditions énoncées au présent article.

2. Tout en continuant à exercer les fonctions et les tâches de l'État de conception, de fabrication, d'immatriculation et d'exploitant, comme prévu par la convention, l'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, l'Ukraine est associée aux travaux de l'AESA en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord, conformément à l'annexe VI du présent accord.

4. Pour assurer l'exploitation des services agréés dans le cadre de l'article 16, paragraphe 1, points a), b), c) et d), du présent accord chaque partie reconnaît la validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la convention.

5. La reconnaissance par les États membres de certificats délivrés par l'Ukraine visés à l'annexe IV, section 1, du présent accord est décidée conformément aux dispositions figurant à l'annexe III du présent accord.

6. Les parties coopèrent en vue de la convergence des systèmes de certification en ce qui concerne la navigabilité initiale et son maintien.

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

8. Les parties échangent des informations, concernant notamment les constatations dressées lors d'inspections au sol effectuées conformément au paragraphe 7 du présent article par les moyens appropriés.

9. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations avec les autorités compétentes de l'autre partie concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie, y compris dans des domaines autres que ceux couverts par les actes visés à l'annexe I du présent accord, ou concernant les constatations dressées lors d'inspections au sol. Ces consultations ont lieu dans les trente jours suivant cette demande.

10. Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée comme limitant le pouvoir d'une partie de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elle établit:

a) qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou aux exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord selon le cas;

b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 7 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou une opération de transport pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord selon le cas; ou

c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou les exigences et normes précisées à l'annexe I, partie C, du présent accord applicables aux aéronefs, aux produits et aux opérations de transport, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

11. Lorsqu'une partie décide de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 10 du présent article, elle en informe rapidement les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant sa décision.

12. Si des mesures prises en application du paragraphe 10 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

13. Toute modification du droit national concernant le statut des autorités compétentes de l'Ukraine ou de toute autorité compétente des États membres de l'UE est notifiée sans tarder par la partie concernée aux autres parties.

ARTICLE 8

Sûreté aérienne

1. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les dispositions figurant dans le document n° 30, partie II, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord. Dans le cadre des évaluations prévues à l'article 33, paragraphe 2, du présent accord, des inspecteurs de la Commission européenne peuvent participer en qualité d'observateurs aux inspections menées par les autorités ukrainiennes compétentes dans les aéroports situés sur le territoire de l'Ukraine, selon un mécanisme convenu par les deux parties. Le présent accord est sans préjudice des droits et obligations de l'Ukraine et des États membres de l'UE conformément à l'annexe 17 de la convention.

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

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

4. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'OACI et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, notamment l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute et les contrôles de sûreté du fret et du courrier avant l'embarquement ou le chargement à bord des aéronefs, ainsi que les contrôles de sûreté des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports et le contrôle de l'accès et l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers lors de leur entrée dans une zone de

sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées, si nécessaire, afin de remédier aux failles et de faire face aux menaces dans l'aviation civile. Chaque partie convient que ses transporteurs aériens peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 du présent article et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.

6. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte pour discuter de ces mesures de sûreté, comme il est prévu à l'article 29 du présent accord.

7. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

8. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

9. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie.

10. Sans préjudice des dispositions de l'article 19 du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.

11. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze jours.

12. Toute action prise en vertu des paragraphes 10 ou 11 du présent article est suspendue dès que l'autre partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 9

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la gestion du trafic aérien précisées à l'annexe I, partie B, du présent accord dans les conditions énoncées au présent article.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi qu'en vue d'élargir le ciel unique européen à l'Ukraine et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale de la circulation aérienne générale en Europe, d'optimaliser les capacités de contrôle du trafic aérien, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale.

4. À cette fin, l'Ukraine est associée aux travaux du comité du ciel unique en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord et les entités et/ou autorités compétentes ukrainiennes sont associées sur une base non discriminatoire, par une coordination appropriée sur le programme SESAR conformément à la législation applicable.

5. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

6. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen:

a) l'Ukraine prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien; et

b) l'Union européenne facilite la participation de l'Ukraine aux activités opérationnelles dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'utilisation de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen.

7. Le présent accord est sans préjudice des droits et obligations de l'Ukraine dans le cadre de la convention, ainsi que des accords régionaux de navigation aérienne en vigueur et approuvés par le Conseil de l'OACI. Après l'entrée en vigueur du présent accord, tout nouvel accord régional sera conforme à ses dispositions.

8. En vue de maintenir un niveau élevé de sécurité afin de maximiser la capacité de l'espace aérien et l'efficacité de la gestion du trafic aérien, et sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, l'Ukraine organise l'espace aérien sous sa responsabilité conformément aux exigences de l'UE relatives à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, visées à l'annexe I, partie B, du présent accord.

Les parties coopèrent pour étudier l'éventuelle intégration de l'espace aérien relevant de la responsabilité de l'Ukraine dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, conformément à la législation de l'UE compte tenu des avantages opérationnels de cette intégration.

9. La reconnaissance, par les États membres de l'UE, des certificats pertinents délivrés par l'Ukraine visés à l'annexe IV, section 2, du présent accord est décidée conformément à l'annexe III du présent accord.

ARTICLE 10

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, régional, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.

2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à l'environnement précisées à l'annexe I, partie D, du présent accord dans les conditions indiquées dans le présent article.

3. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 2 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

4. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 2 du présent article, tout en reconnaissant l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs de l'accord.

5. Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée comme limitant le pouvoir des autorités compétentes d'une partie d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité et ne soient pas en contradiction avec les droits et obligations des parties découlant du droit international.

ARTICLE 11

Protection des consommateurs

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives à la protection des consommateurs précisées à l'annexe I, partie F, du présent accord.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre effective, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

4. Les parties coopèrent également en vue de garantir la protection des droits des consommateurs découlant du présent accord.

ARTICLE 12

Coopération industrielle

1. Les parties visent à renforcer la coopération industrielle, notamment par les moyens suivants:

i) le développement de relations commerciales entre les constructeurs aéronautiques des deux côtés;

ii) la promotion et le développement de projets communs en vue d'assurer le développement durable du secteur du transport aérien, y compris son infrastructure;

iii) la coopération technique pour la mise en œuvre des normes de l'Union;

iv) la mise en avant des opportunités pour les constructeurs aéronautiques et les concepteurs; et

v) la promotion des investissements dans le cadre du présent accord.

2. Le présent accord est sans préjudice des normes techniques et industrielles qui existent en Ukraine pour la fabrication d'aéronefs et de leurs composants et ne relèvent pas de l'annexe I du présent accord.

3. Le comité mixte surveille et facilite ce processus de coopération.

ARTICLE 13

Systèmes informatisés de réservation

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives aux systèmes informatisés de réservation précisées à l'annexe I, partie G, du présent accord. Les parties garantissent que les systèmes informatisés de réservation d'une partie ont librement accès au marché de l'autre partie.

2. L'Ukraine intègre dans sa législation et met en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 14

Aspects sociaux

1. Sous réserve des dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord, les parties se conforment à leur législation respective concernant les exigences et les normes relatives aux aspects sociaux précisées à l'annexe I, partie E, du présent accord.

2. L'Ukraine adopte les mesures nécessaires pour intégrer dans sa législation et mettre en œuvre de manière effective les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article, conformément aux dispositions transitoires figurant à l'annexe III du présent accord.

3. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre, par l'Ukraine, de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer les exigences et les normes visées au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 15

Nouvelle législation

1. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouveaux textes législatifs ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe I du présent accord, sous réserve du principe de non-discrimination et des dispositions du présent article et de l'article 4 du présent accord.

2. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouveaux textes législatifs dans le cadre du présent accord ou une modification de sa législation, elle en informe l'autre partie. À la demande de l'une ou l'autre des parties, le Comité mixte procède, dans un délai de deux mois, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

3. Le comité mixte:

a) adopte une décision portant révision de l'annexe I du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;

b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes à l'accord; ou

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

TITRE III

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 16

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes II et III du présent accord, les droits suivants pour l'exploitation du transport aérien international par les transporteurs aériens de l'autre partie:

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier lors d'un transport aérien;

c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, séparément ou conjointement; et

d) les autres droits spécifiés dans l'accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord n'est réputée conférer aux transporteurs aériens de l'Ukraine le droit d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point sur le territoire de cet État membre.

ARTICLE 17

Autorisation d'exploitation et permis technique

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation ou de permis technique introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, sous la forme et selon les modalités prescrites pour les demandes d'autorisations d'exploitation et les permis techniques, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Ukraine:

   i) le transporteur aérien ait son principal établissement en Ukraine et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Ukraine;

   ii) l'Ukraine exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et

   iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par l'Ukraine et/ou des ressortissants de l'Ukraine;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:

   i) le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'UE au sens des traités UE et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Union européenne;

   ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et

   iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'UE et/ou des ressortissants d'États membres de l'UE, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres États;

c) le transporteur aérien satisfasse aux conditions prescrites en vertu des dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord; et

d) les dispositions des articles 7 et 8 du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 18

Reconnaissance mutuelle des déterminations réglementaires relatives à l'aptitude et à la nationalité des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation ou de permis technique de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute détermination d'aptitude ou de nationalité faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément au paragraphe 2 du présent article.

2. Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation ou de permis technique de la part d'un transporteur aérien de l'autre partie, ou après avoir délivré ladite autorisation d'exploitation ou ledit permis technique, les autorités compétentes ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la détermination faite par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 17 du présent accord pour la délivrance d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques ne sont pas satisfaites, elles doivent en avertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations supplémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte.

ARTICLE 19

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

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Ukraine:

   i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Ukraine ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Ukraine;

   ii) l'Ukraine n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente à cet égard n'est pas clairement identifiée; ou

   iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par l'Ukraine et/ou des ressortissants de l'Ukraine;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:

   i) le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre de l'UE au sens des traités UE ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de l'Union européenne;

   ii) l'État membre de l'UE responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou

   iii) sauf décision contraire adoptée en vertu de l'article 20 du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'UE et/ou des ressortissants d'États membres de l'UE, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V du présent accord et/ou des ressortissants de ces autres États;

c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 du présent accord;

d) les dispositions des articles 7 et 8 du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou

e) une partie a constaté, conformément à l'article 26, paragraphe 5, du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, point c) ou d), du présent article les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.

3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'accord EACE ou par leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'accord EACE accordent la réciprocité de traitement et appliquent les clauses et conditions de l'accord EACE.

ARTICLE 20

Investissement dans les transporteurs aériens

1. Nonobstant les articles 17 et 19 du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de l'Ukraine par des États membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur aérien de l'Union européenne par l'Ukraine ou ses ressortissants, sont autorisés en vertu d'une décision préalable du comité mixte.

2. Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. L'article 29, paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

ARTICLE 21

Suppression des restrictions quantitatives

1. Sans préjudice des dispositions plus favorables prévues par les accords existants et dans le cadre du présent accord, les parties suppriment les restrictions quantitatives et les mesures d'effet équivalent applicables au transfert d'équipement, de fournitures, de pièces de rechange et autre matériel dans la mesure où ces transferts sont nécessaires pour permettre à un transporteur aérien de continuer d'assurer la fourniture de services de transport aérien dans les conditions prévues par le présent accord.

2. L'obligation visée au paragraphe 1 du présent article n'empêche pas les parties d'appliquer des interdictions ou d'imposer des restrictions à ces transferts pour des raisons d'ordre public ou de sécurité publique, de protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux, ou de protection de la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale. Ces interdictions ou restrictions ne doivent cependant pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée au commerce entre les parties.

ARTICLE 22

Activités commerciales

Conduite des affaires

1. Les parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les parties conviennent donc de procéder à l'élimination efficace et réciproque des obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux des deux parties lorsque de tels obstacles risquent d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de la concurrence ou de freiner le développement de conditions de concurrence équitables.

2. Le comité mixte établit un processus de coopération portant sur la conduite des affaires et sur les possibilités commerciales, il suit les progrès accomplis en vue de traiter efficacement les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par les opérateurs commerciaux et fait régulièrement le point de la situation, notamment, le cas échéant, en ce qui concerne l'évolution vers des modifications législatives et réglementaires. Conformément à l'article 29 du présent accord, une partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour examiner toute question portant sur l'application du présent article.

Représentants des transporteurs aériens

3. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie des bureaux destinés à la promotion et à la vente de transports aériens et d'activités connexes, y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou lettre de transport aérien, à la fois ses propres billets et/ou lettres de transport aérien de tout autre transporteur.

4. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer la fourniture de transports aériens. Ces besoins en personnel peuvent être couverts, au choix des transporteurs aériens, soit par leur propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation, entreprise ou transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre partie et autorisés à fournir ces services sur le territoire de cette partie. Les deux parties facilitent et activent l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux conformément au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Assistance en escale

5. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe III du présent accord:

a) sans préjudice du point b), chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie:

   i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance"); ou

   ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires, et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché;

b) l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et poste" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), alinéas i) et ii), peuvent être soumis à des contraintes conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services est mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires;

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

Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

6. L'attribution de créneaux horaires disponibles dans les aéroports situés sur le territoire des parties s'effectue en temps utile et de manière indépendante, transparente et non discriminatoire.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

7. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de transports aériens et de services connexes sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou par l'intermédiaire d'un autre transporteur aérien ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces transports et ces services connexes, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.

8. Chaque transporteur aérien a le droit de convertir les recettes locales en monnaies librement convertibles et de les transférer à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ou à destination du ou des pays de son choix conformément à la législation applicable. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change officiel courant applicable à de tels conversions et transferts à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

9. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie nationale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

Accords de coopération

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

    a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties;

    b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et

    c) un ou plusieurs transporteurs de surface (terrestre ou maritime),

    pour autant que: i) le transporteur exploitant le service soit titulaire de l'autorisation appropriée; ii) les transporteurs commercialisant le service soient titulaires des droits de route appropriés dans le cadre des dispositions bilatérales pertinentes; et iii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de codes, l'acheteur doit être informé de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout cas, au moment de l'enregistrement ou de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

Transport intermodal

11. S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives ou réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

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

Aux fins du premier alinéa du présent paragraphe, le "transport de surface" englobe à la fois le transport terrestre et le transport maritime.

Location

13. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs avec ou sans équipage loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.

Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.

L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien de l'Ukraine, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe V du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur aérien qui prend en location l'aéronef avec équipage et de l'autorité compétente de l'autre partie.

Accords de franchisage, de marque et de concession commerciale

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

Escales nocturnes

15. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'effectuer des escales nocturnes dans les aéroports de l'autre partie qui sont ouverts au trafic international.

ARTICLE 23

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour le transport aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs utilisés dans le transport aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance qui sont:

a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne; et

b) ne sont pas calculées en fonction du coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à la législation d'une partie applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie engagé dans le transport aérien international, y compris dans les cas où ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie engagé dans le transport aérien international;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie engagé dans le transport aérien international, y compris dans les cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie engagé dans le transport aérien international, y compris dans les cas où ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et

e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie d'un service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Les bagages et le fret en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.

8. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Les dispositions du présent accord ne portent pas atteinte aux dispositions des conventions conclues entre un État membre et l'Ukraine pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune et susceptibles d'être en vigueur au moment en cause.

ARTICLE 24

Redevances d'usage pour les infrastructures et services aéroportuaires et aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Sans préjudice de l'article 9 du présent accord, ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût de revient complet supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un

retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne sont pas imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition. Les redevances d'usage sont établies par les autorités ou organismes compétents des parties en monnaie nationale ou en devises étrangères.

2. Chaque partie encourage ou demande des consultations, conformément à la législation applicable en vigueur, entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et infrastructures et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

ARTICLE 25

Tarifs

1. Les parties autorisent les transporteurs aériens à fixer librement des tarifs sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Les parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.

3. Si les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie estiment qu'un tarif est incompatible avec les considérations énoncées dans le présent article, elles transmettent un avis approprié aux autorités compétentes de l'autre partie concernée et peuvent demander des consultations avec ces autorités. Des consultations peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs. Ces consultations ont lieu au plus tard dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande.

ARTICLE 26

Environnement concurrentiel

1. Dans le cadre du présent accord, le titre IV de l'accord d'association ou tout autre accord ultérieur entre l'Union européenne, ses États membres et l'Ukraine s'applique, à moins que le présent accord ne contienne des règles plus spécifiques concernant la concurrence et les aides d'État pour le secteur de l'aviation.

2. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.

3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines sociétés ou entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.

4. En ce qui concerne les aides d'État, toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles qui sont fixées à l'annexe VII du présent accord.

5. Si l'une des parties constate qu'il existe sur le territoire de l'autre partie, en raison notamment de l'octroi de subventions, des conditions qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 29 du présent accord. Des consultations débutent dans les trente jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 19 du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 du présent article sont appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 31 du présent accord.

7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

8. Aucune disposition du présent accord ne limite ou ne met en cause le pouvoir des autorités de la concurrence des parties en ce sens que toutes les questions relatives à l'application du droit de la concurrence relèvent de leur compétence exclusive. Toute mesure prise en application du présent article est sans préjudice des mesures prises par ces autorités, qui sont totalement indépendantes des mesures prises en application du présent article.

9. Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties concernant les obligations de service public sur le territoire des parties.

10. Les parties procèdent à des échanges d'informations en tenant compte des limites imposées par les exigences du secret professionnel et du secret d'affaires.

ARTICLE 27

Statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par les dispositions législatives et réglementaires nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.

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

TITRE IV

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 28

Interprétation et mise en œuvre

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

2. Chaque partie est responsable, sur son propre territoire, de la mise en œuvre correcte du présent accord. L'Ukraine est responsable également de la mise en œuvre de la législation qu'elle adopte en vue d'intégrer dans son système juridique les exigences et les normes figurant dans les actes de l'Union européenne concernant l'aviation civile, visées à l'annexe I du présent accord.

3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires en ce qui concerne les enquêtes sur d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre partie et qui concernent les autorités ou des sociétés ou entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

5. Les dispositions du présent accord et les dispositions des actes énumérés à son annexe I du présent accord, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes des traités UE et aux actes arrêtés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée "Cour de justice") et de la Commission européenne respectivement.

ARTICLE 29

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties, responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.

2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties. Elles sont appliquées par celles-ci conformément à leurs procédures internes. Les parties s'informent mutuellement de la finalisation de ces procédures et de la date d'entrée en vigueur des décisions. Lorsqu'une décision prise par le comité mixte impose à une partie de prendre des mesures, ladite partie prend les dispositions requises et en informe le comité mixte.

3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins à la demande de l'une des parties.

5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.

6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 31 du présent accord.

8. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 31 du présent accord.

9. Conformément à l'article 20 du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

10. Le comité mixte développe également la coopération entre les parties:

a) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord;

b) en examinant et, autant que possible, en résolvant de manière efficace les problèmes liés à la conduite des affaires et susceptibles, notamment, d'entraver l'accès au marché et le fonctionnement harmonieux des services agréés relevant du présent accord, de manière à assurer des conditions de concurrence équitables, à garantir la convergence des réglementations et à réduire au minimum la charge de travail réglementaire des opérateurs commerciaux;

c) en promouvant les échanges entre experts sur les nouvelles initiatives ou les développements en matière de législation ou de réglementation, ainsi que sur l'adoption de nouveaux instruments du droit international public et privé relatif au transport aérien, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aériennes (y compris les créneaux horaires), d'aéroports, de coopération industrielle, de gestion du trafic aérien, d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;

d) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, en particulier en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;

e) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;

f) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement de l'accord;

g) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord; et

h) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales concernées et en s'efforçant d'établir des positions coordonnées.

ARTICLE 30

Règlement des différends et arbitrage

1. Si un différend survient entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 29, paragraphe 5, du présent accord. Dans les cas où le comité mixte prend des décisions dans le cadre de la présente procédure concernant l'interprétation ou l'application d'exigences et de normes visées à l'annexe I du présent accord, lesdites décisions respectent les arrêts de la Cour de justice portant sur l'interprétation des exigences et normes pertinentes, ainsi que les décisions de la Commission européenne, qui sont prises en vertu de ces exigences et normes.

2. Si un différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'a pas pu être réglé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque partie peut le soumettre à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres conformément à la procédure suivante:

a) chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal d'arbitrage; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas. Si le président du Conseil de l'OACI est ressortissant de l'une des parties, le vice-président le plus ancien du Conseil de l'OACI qui n'est ressortissant d'aucune des deux parties procède à cette désignation;

b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) est un ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal d'arbitrage;

c) le tribunal d'arbitrage fixe son règlement intérieur; et

d) sous réserve de la décision définitive du tribunal d'arbitrage, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

3. À la demande d'une partie, le tribunal d'arbitrage peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.

4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal d'arbitrage. Le tribunal d'arbitrage s'efforce d'adopter toute décision provisoire ou définitive par consensus. Si le consensus n'est pas possible, il statue à la majorité.

5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du tribunal d'arbitrage prise en vertu du présent article dans un délai de trente jours à partir de la date de réception de la notification de ladite décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

ARTICLE 31

Mesures de sauvegarde

1. Sans préjudice des articles 7 et 8 du présent accord et des évaluations de sécurité et de sûreté mentionnées à l'annexe III du présent accord, une partie peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées si elle considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre de l'accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement de l'accord.

2. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.

3. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

4. Sans préjudice des articles 7 et 8 du présent accord, la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 2 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 3 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

5. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

6. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 32

Divulgation d'informations

En tant qu'ils agissent dans le cadre du présent accord, les représentants, délégués et experts des parties ainsi que les autres fonctionnaires sont tenus, même après la cessation de leurs fonctions, de ne pas divulguer à des tiers les informations qui sont couvertes par le secret professionnel, et notamment les informations touchant à la sécurité et les renseignements relatifs aux sociétés et entreprises, leurs relations commerciales ou les éléments de leur prix de revient.

ARTICLE 33

Dispositions transitoires

1. L'annexe III du présent accord établit les dispositions transitoires et les périodes transitoires correspondantes applicables entre les parties.

2. La transition progressive de l'Ukraine vers la mise en œuvre effective des exigences et des normes figurant dans les actes de l'Union européenne concernant l'aviation civile visées à l'annexe I du présent accord et le respect des conditions énoncées à l'annexe III du présent accord font l'objet d'évaluations, qui sont réalisées par la Commission européenne, en coopération avec l'Ukraine. En ce qui concerne la sécurité aérienne, des inspections de normalisation sont exécutées par l'AESA conformément aux exigences et normes énoncées à l'annexe I, partie C, du présent accord.

Lorsque l'Ukraine a l'assurance que les exigences et normes pertinentes prévues par la législation sont intégrées dans la législation ukrainienne et mises en œuvre, elle demande à la Commission européenne de procéder à une évaluation.

3. Si la Commission européenne établit que l'Ukraine respecte les exigences et normes pertinentes, elle saisit le comité mixte pour qu'il décide que l'Ukraine est admise à passer à la période transitoire suivante ou qu'elle satisfait à toutes ces exigences.

4. Si la Commission européenne estime que l'Ukraine ne respecte pas toutes les exigences et normes pertinentes, elle en avise le comité mixte. La Commission européenne recommande ensuite à l'Ukraine des améliorations spécifiques et détermine, en consultation avec celle-ci, un délai de mise en œuvre au cours duquel les insuffisances en cause peuvent être raisonnablement corrigées. Avant l'expiration du délai de mise en œuvre, une deuxième évaluation, voire plus s'il y a lieu, est réalisée pour déterminer si les améliorations recommandées ont été mises en œuvre de manière effective et satisfaisante.

5. Si la Commission européenne établit que les insuffisances en cause ont été corrigées, elle saisit le Comité mixte pour qu'il statue en conséquence et comme indiqué au paragraphe 3 du présent article.

ARTICLE 34

Relations avec d'autres accords et/ou arrangements

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions analogues des accords et/ou arrangements bilatéraux en matière de transport aérien conclus entre les parties.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les dispositions en matière de propriété, de droits de trafic, de capacité, de fréquences, de type ou de changement d'aéronef, de partage de codes et de tarification qui figurent dans un accord bilatéral ou un arrangement bilatéral entre l'Ukraine et l'Union européenne ou un État membre de l'UE s'appliquent entre les parties si ledit accord ou arrangement bilatéral est plus favorable, sur le plan de la liberté accordée aux transporteurs aériens concernés ou sur un autre plan, et pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres de l'Union européenne et leurs ressortissants. Il en va de même pour les dispositions qui ne sont pas couvertes par le présent accord.

3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.

ARTICLE 35

Dispositions financières

Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 1, point b), du présent accord, les parties allouent les ressources financières nécessaires, notamment celles relatives au comité mixte, pour la mise en œuvre du présent accord sur leur territoire respectif.

TITRE V

ENTRÉE EN VIGUEUR, RÉEXAMEN, DÉNONCIATION ET DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 36

Modifications

1. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider par consensus de modifier les annexes du présent accord conformément à l'article 15, paragraphe 3, point a), du présent accord.

2. Les amendements des annexes du présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes nécessaires par les parties.

3. À la demande de l'une des parties et conformément aux procédures applicables en la matière, compte tenu des éventuelles recommandations du comité mixte, le présent accord fait l'objet d'un réexamen au vu de l'application de ses dispositions, afin d'envisager toute évolution future qui s'avérerait nécessaire. Tout amendement du présent accord qui en résulte entre en vigueur conformément à l'article 38 du présent accord.

ARTICLE 37

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin à l'accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord mutuel entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 38

Entrée en vigueur et application provisoire

1. Le présent accord est soumis à ratification ou approbation par les signataires conformément à leurs procédures respectives.

2. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du second mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, l'Ukraine remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du

Conseil de l'Union européenne remet à l'Ukraine la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien.

3. Nonobstant le paragraphe 2 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nationales pertinentes permettant l'application provisoire ou, le cas échéant, la conclusion du présent accord.

4. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne est dépositaire du présent accord.

ARTICLE 39

Enregistrement auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés par l'Ukraine auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies, après leur entrée en vigueur.

ARTICLE 40

Textes faisant foi

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

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

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.

Maghmul f'Kiev, fit-tnax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u wieħed u għoxrin.

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 şi unu.

V Kyjeve dvanásteho októbra dvetisícdvadsaťjeden.

V Kijevu, dne dvanajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Kiovassa kahdentenatoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Kiev den tolfte oktober år tjugohundratjugoett.

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.

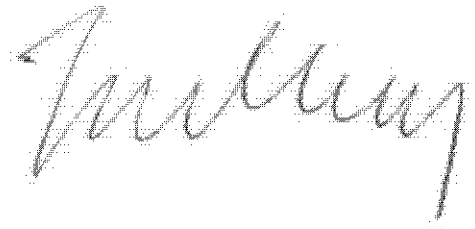
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

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

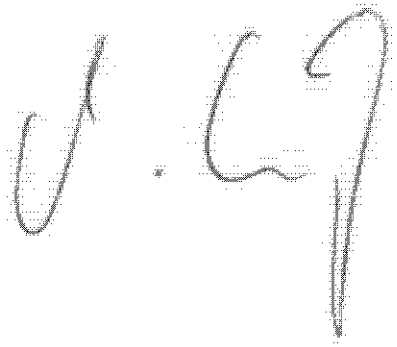
За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

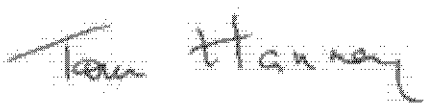


Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel

Thar ceann na hÉireann
For Ireland

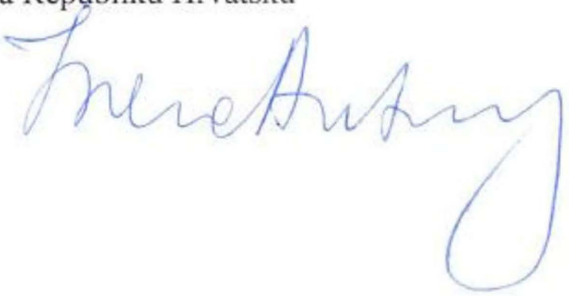


Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

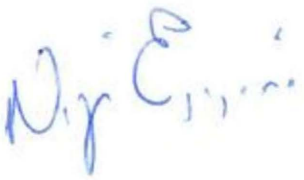
Pour la République française

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

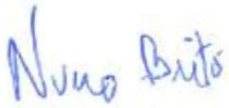
Għar-Repubblika ta' Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

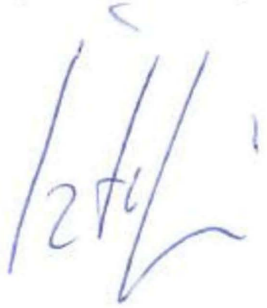
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa



Pentru România

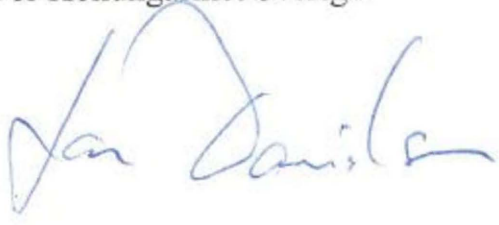
Za Republiko Slovenijo



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 Europsku uniju
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

ANNEXE I

LISTE DES EXIGENCES ET NORMES APPLICABLES ADOPTÉES PAR L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE À INTÉGRER DANS LA LÉGISLATION DE L'UKRAINE

Les "exigences et normes applicables" figurant dans les actes suivants de l'Union européenne doivent être intégrées dans la législation ukrainienne et sont réputées faire partie du présent accord, elles s'appliquent conformément au présent accord et à l'annexe III du présent accord, sauf indication contraire par la suite. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées dans la présente annexe.

Les exigences et normes applicables figurant dans les actes visés dans la présente annexe sont obligatoires pour les parties et font partie de leur ordre juridique interne, ou y sont intégrées, de la manière suivante:

a) les règlements et directives de l'Union européenne sont contraignants pour l'Union européenne et ses États membres conformément aux traités de l'UE;

b) un acte national de l'Ukraine adopté en vue de mettre en œuvre les dispositions des règlements et directives correspondants de l'Union européenne est juridiquement contraignant pour l'Ukraine, qui décide de la forme et des moyens de la mise en œuvre.

A. **Accès au Marché et Questions Connexes**

N° 1008/2008

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

Exigences et normes applicables: chapitre IV.

N° 95/93

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté,

modifié par:

le règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté;

le règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté;

le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 12, article 14 et article 14 *bis*, paragraphe 2.

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, "la Commission" se lit "le comité mixte".

N° 96/67

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 25 et annexe.

Aux fins de l'application de l'article 10, "États membres" doit se lire "États membres de la CE".

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

N° 785/2004

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

modifié par:

le règlement (UE) n° 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010 modifiant le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 8 et article 10, paragraphe 2.

N° 2009/12

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

Exigences et normes applicables: tout sauf l'article 12, paragraphe 1, et les articles 13 et 14.

B. **Gestion Du Trafic Aérien**

N° 549/2004

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4, article 6 et articles 9 à 14.

N° 550/2004

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 19 et annexes I et II.

N° 551/2004

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11.

N° 552/2004

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 12, annexes I à V.

Législation d'application:

N° 691/2010

Règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne,

modifié par:

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

le règlement (UE) n° 1216/2011 de la Commission du 24 novembre 2011 modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;

le règlement (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 25, annexes I à IV.

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne,

modifié par:

le règlement (UE) de la Commission n° 1191/2010 du 16 décembre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 1794/2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne;

le règlement (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 17, annexes I à VI.

N° 482/2008

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005,

modifié par:

le règlement (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 6, annexes I à II.

N° 1034/2011

Règlement (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 19.

N° 1035/2011

Règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010,

modifié par:

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 14, annexes I à V.

N° 409/2013

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15.

N° 2150/2005

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 9 et annexe.

N° 730/2006

Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4.

N° 255/2010

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15.

N° 176/2011

Règlement (UE) n° 176/2011 de la Commission du 24 février 2011 concernant les informations à fournir préalablement à la création ou à la modification d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

N° 923/2012

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 10 et annexe.

N° 1032/2006

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1032/2006 en ce qui concerne les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol prenant en charge des services de liaison de données.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 10, annexes I à V.

N° 1033/2006

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

modifié par:

le règlement (UE) n° 428/2013 de la Commission du 8 mai 2013 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'OACI visées à l'article 3, paragraphe 1, et abrogeant le règlement (UE) n° 929/2010.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 5 et annexe.

N° 633/2007

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

modifié par:

le règlement (UE) de la Commission n° 283/2011 du 22 mars 2011 modifiant le règlement (CE) n° 633/2007 en ce qui concerne les dispositions transitoires visées à l'article 7.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV.

N° 29/2009

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 14, annexes I à VII.

N° 262/2009

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 12, annexes I à VI.

N° 73/2010

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 13, annexes I à X.

N° 1206/2011

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11, annexes I à VII.

N° 1207/2011

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 14, annexes I à IX.

N° 1079/2012

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15, annexes I à V.

Règlement SESAR

N° 219/2007

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

Exigences et normes applicables: article 1er, paragraphes 1 et 2 et paragraphes 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et annexe.

Licences de contrôleurs de la circulation aérienne

N° 805/2011

Règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 32, annexes I à IV.

Décisions de la Commission

N° 2011/121

Décision 2011/121/UE de la Commission du 21 février 2011 fixant les objectifs de performance de l'Union européenne et les seuils d'alerte pour la fourniture de services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4.

N° 2011/2611 final

Décision C(2011) 2611 final de la Commission du 20 mai 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3 et annexes I et II.

N° 2011/9074 final

Décision d'exécution C(2011) 9074 final de la Commission du 9 décembre 2011 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3 et annexes I et II.

N° 2012/9604 final

Décision d'exécution C(2012) 9604 final de la Commission du 19 décembre 2012 portant approbation du plan de réseau stratégique applicable aux fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien du ciel unique européen pour la période 2012-2019.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3.

C. **Sécurité Aérienne**

N° 216/2008 (règlement de base)

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE;

le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE;

le règlement (UE) n° 6/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11, 13 à 16, 20 à 25, 54, 55 et 68 et annexes I à VI.

Le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles d'application sont appliqués à l'Ukraine conformément aux dispositions suivantes:

1. l'Ukraine ne délègue à l'AESA aucune de ses fonctions liées à la sécurité, comme prévu dans la convention et ses annexes;

2. l'Ukraine fait l'objet d'inspections de normalisation menées par l'AESA en application de l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008;

3. l'application de l'article 11 du règlement (CE) n° 216/2008 aux certificats délivrés par l'Ukraine sera décidée par le comité mixte, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent accord;

4. l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ne s'applique pas aux certificats de l'Ukraine délivrés en ce qui concerne les opérations aériennes, le certificat d'examen de navigabilité initial et le maintien de la navigabilité [règlements d'exécution (UE) n° 965/2012, (UE) n° 748/2012 et (CE) n° 2042/2003].

5. la Commission européenne jouit en Ukraine des pouvoirs qui lui sont conférés pour les décisions adoptées en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 14, paragraphes 5 et 7, de l'article 24, paragraphe 5, et de l'article 25, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 dans les domaines dans lesquels l'article 11, paragraphe 1, est déclaré applicable par le comité mixte;

6. dans le domaine de la navigabilité, lorsqu'aucune tâche n'est accomplie par l'AESA, l'Ukraine peut délivrer des certificats, des licences ou des agréments en application d'un accord ou d'un arrangement conclu par l'Ukraine avec un pays tiers.

N° 748/2012

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

modifié par:

le règlement (UE) n° 7/2013 de la Commission du 8 janvier 2013 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Exigences et normes applicables: articles 1er, 2, 8 à 10 et annexe.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches,

modifié par:

le règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III;

le règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches;

le règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches;

le règlement (UE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches;

le règlement (UE) n° 962/2010 de la Commission du 26 octobre 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches;

le règlement (UE) n° 1149/2011 de la Commission du 21 octobre 2011 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches;

le règlement (UE) n° 593/2012 de la Commission du 5 juillet 2012 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 6, annexes I à IV.

N° 996/2010

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 26, à l'exception de l'article 7, paragraphe 4, et de l'article 24.

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11 et annexes I et II.

N° 1321/2007

Règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4.

N° 1330/2007

Règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 10, annexes I à II.

N° 104/2004

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 7 et annexe.

N° 628/2013

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 27.

N° 2111/2005

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 13 et annexe.

N° 473/2006

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 6 et annexes A à C.

N° 474/2006

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

modifié en dernier lieu par:

le règlement d'exécution (UE) n° 659/2013 de la Commission du 10 juillet 2013 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 3, annexes A et B.

N° 1178/2011

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

modifié par:

le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11, annexes I à VII.

N° 965/2012

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

modifié par:

le règlement (UE) n° 800/2013 de la Commission du 14 août 2013 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 9, annexes I à VII.

N° 1332/2011

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4 et annexe.

D. **Environnement**

N° 2003/96

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

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

N° 2006/93

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 5.

N° 2002/49

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 16, annexes I à VI.

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 15 et annexes I et II.

E. **Aspects Sociaux**

N° 1989/391

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

modifiée par:

la directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 modifiant la directive 89/391/CEE du Conseil, ses directives particulières ainsi que les directives du Conseil 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE et 94/33/CE, en vue de la simplification et de la rationalisation des rapports relatifs à la mise en œuvre pratique.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 16 et articles 18 à 19.

N° 2003/88

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

Dispositions applicables: articles 1er à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29.

N° 2000/79

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

Exigences et normes applicables: articles 2 et 3 et annexe.

F. **Protection des Consommateurs**

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

Dispositions applicables: articles 1er à 10.

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs.

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et annexe.

Aux fins de l'application de l'article 10, "la Commission" doit se lire "toutes les autres parties contractantes à l'EACE".

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 34.

N° 2027/97

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

modifié par:

le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 8.

N° 261/2004

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 17.

N° 1107/2006

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 16 et annexes I et II.

G. **Systèmes Informatisés de Réservation**

N° 80/2009

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

Exigences et normes applicables: articles 1er à 19 et annexe.

H. **Autre Législation**

N° 437/2003

Règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne,

modifié par:

le règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement;

le règlement (CE) n° 546/2005 de la Commission du 8 avril 2005 adaptant le règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'attribution des codes des pays déclarants et modifiant le règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la mise à jour de la liste des aéroports communautaires.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 11 et annexes I et II.

N° 1358/2003

Règlement (CE) n° 1358/2003 de la Commission du 31 juillet 2003 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne et modifiant ledit règlement,

modifié par:

le règlement (CE) n° 158/2007 de la Commission du 16 février 2007 portant modification du règlement (CE) n° 1358/2003 en ce qui concerne la liste des aéroports communautaires.

Exigences et normes applicables: articles 1er à 4 et annexes I à III.

ANNEXE II

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services de transport aérien sur les routes spécifiées ci-dessous:

   a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: tout point dans l'Union européenne – tous points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage ([1]), des pays de l'EACE ([2]) ou des pays énumérés à l'annexe V du présent accord – tout point en Ukraine – tous points au-delà;

   b) pour les transporteurs ukrainiens: tout point en Ukraine – tous points intermédiaires dans les territoires des partenaires de la politique européenne de voisinage, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe V du présent accord – tout point dans l'Union européenne.

      Les droits existants et nouveaux, y compris les droits de desservir des points au-delà dans le cadre d'accords bilatéraux ou d'autres arrangements bilatéraux entre l'Ukraine et des États membres de l'UE, qui n'entrent pas dans le champ du présent accord, peuvent être exercés et convenus, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les transporteurs aériens sur la base de la nationalité;

   c) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont également le droit d'effectuer des services de transport aérien entre des points en Ukraine, sans qu'il soit nécessaire que ces services de transport aérien débutent ou se terminent à l'intérieur de l'Union.

2. Les services exploités conformément au paragraphe 1, points a) et b), de la présente annexe, débutent ou se terminent sur le territoire de l'Ukraine en ce qui concerne les transporteurs aériens ukrainiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.

3. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:

   a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;

   b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;

   c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au paragraphe 1, points a) et b), de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;

   d) omettre des escales en un ou plusieurs points;

   e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;

   f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;

   g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et

   h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.

4. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité de transport aérien international qu'il offre sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 26 du présent accord.

([1]) Les "partenaires de la politique européenne de voisinage" sont ici l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie, Tunisie et la République de Moldavie; en excluant donc l'Ukraine.

([2]) Les "pays de l'EACE" sont les parties à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen, c'est-à-dire: les États membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo (Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo).

5. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

6. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe III du présent accord et à l'extension des droits qui y est prévue.

ANNEXE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

SECTION 1

Périodes Transitoires

1. La transition de l'Ukraine vers la mise en œuvre effective de l'ensemble des dispositions et conditions découlant du présent accord s'effectue en deux périodes transitoires.

2. Cette transition fait l'objet d'évaluations et d'inspections de normalisation, qui sont menées respectivement par la Commission européenne et par l'AESA, ainsi que d'une décision du comité mixte, conformément à l'article 33 du présent accord.

SECTION 2

Specifications applicables durant la premiere periode transitoire

1. Durant la première période transitoire:

   a) les transporteurs aériens de l'Union européenne et les transporteurs aériens titulaires d'une licence délivrée par l'Ukraine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre n'importe quel point de l'Union européenne et n'importe quel point de l'Ukraine;

   b) sous réserve d'une évaluation concernant la mise en œuvre par l'Ukraine des exigences et normes pertinentes de l'Union européenne et après information du comité mixte, l'Ukraine participe en qualité d'observateur aux travaux du comité institué en vertu du règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté; et

   c) l'article 22, paragraphe 5, point c), du présent accord ne s'applique pas.

2. Les conditions applicables à la transition vers la seconde période transitoire comportent les éléments suivants pour l'Ukraine:

   a) intégration dans la législation nationale, et mise en œuvre, des exigences et normes applicables figurant dans les actes suivants:

      — le règlement (CE) n° 216/2008 (concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne);

      — le règlement (UE) n° 748/2012 (règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production);

      — le règlement (CE) n° 2042/2003 (sur le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches) tel que modifié;

      — le règlement (UE) n° 965/2012 (exigences techniques et procédures administratives applicables aux opérations aériennes);

      — le règlement (UE) n° 1178/2011 (exigences techniques et procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile);

      — le règlement (UE) n° 996/2010 (sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents);

      — la directive 2009/12/CE (sur les redevances aéroportuaires);

      — la directive 96/67/CE (sur l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté);

      — le règlement (CEE) n° 95/93 (sur les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires);

      — la directive 2000/79/CE (concernant l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile);

— le chapitre IV du règlement (CE) n° 1008/2008 (sur l'exploitation de services aériens);

— le règlement (CE) n° 785/2004 (sur les exigences en matière d'assurance imposées aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs);

— le règlement (CEE) n° 80/2009 (sur les systèmes informatisés de réservation);

— le règlement (CE) n° 2027/97 (sur la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident);

— le règlement (CE) n° 261/2004 (règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol);

— le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre");

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

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

— le règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité");

— le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne;

— le règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne;

— le règlement (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010;

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

— le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien;

tels qu'ils sont énoncés, y compris leurs modifications indiquées à l'annexe I du présent accord;

b) application, en matière d'octroi de licences d'exploitation, de règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne; et

c) en ce qui concerne la sûreté de l'aviation, mise en œuvre du document n° 30, partie II, de la CEAC dans son dernier amendement applicable.

SECTION 3

Spécifications applicables durant la seconde période transitoire

1. À la suite de la décision du comité mixte conformément à l'article 33 du présent accord, confirmant que l'Ukraine respecte toutes les conditions stipulées dans la section 2, paragraphe 2, de la présente annexe:

a) les certificats pertinents délivrés par l'Ukraine, énumérés à l'annexe IV, section 1, du présent accord sont reconnus par les États membres de l'UE conformément aux conditions énoncées dans la décision du comité mixte et conformément à l'article 11 du règlement (CE) n° 216/2008;

b) l'article 22, paragraphe 5, point c), du présent accord s'applique; et

c) sous réserve d'une évaluation concernant la mise en œuvre par l'Ukraine des exigences et normes pertinentes de l'Union européenne et après information du comité mixte, l'Ukraine participe en qualité d'observateur aux travaux du comité institué en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

2. Les conditions applicables à la transition vers la mise en œuvre intégrale du présent accord comportent les éléments suivants pour l'Ukraine:

a) intégration dans la législation nationale, et mise en œuvre, de l'ensemble des exigences et normes figurant dans les actes de l'Union européenne indiqués à l'annexe I du présent accord; et

b) organisation de l'espace aérien relevant de sa responsabilité dans le respect des exigences de l'Union applicables à la création des blocs d'espace aérien fonctionnels.

SECTION 4

Mise en œuvre intégrale du présent accord

À la suite de la décision du comité mixte conformément à l'article 33 du présent accord, confirmant que l'Ukraine respecte toutes les conditions stipulées dans la section 3, paragraphe 2, de la présente annexe, les dispositions suivantes s'appliquent:

1. Outre les droits de trafic prévus dans la section 2, paragraphe 1, de la présente annexe:

a) les transporteurs aériens de l'Union européenne sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points de l'Ukraine, des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage et les pays de l'EACE, ainsi que des points dans les pays énumérés à l'annexe V du présent accord et des points au-delà, pour autant que le vol fasse partie d'un service desservant un point dans un État membre.

Les transporteurs aériens de l'Union européenne sont également autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre des points en Ukraine, sans qu'il soit nécessaire que ces services aériens débutent ou se terminent à l'intérieur de l'UE; et

b) les transporteurs aériens de l'Ukraine sont autorisés à exercer des droits de trafic illimités entre n'importe quel point de l'Union européenne, des points intermédiaires dans les pays de la politique européenne de voisinage et les pays de l'EACE, ainsi que des points dans les pays énumérés à l'annexe V du présent accord, pour autant que le vol fasse partie d'un service desservant un point en Ukraine.

2. Tous les certificats pertinents figurant à l'annexe IV, section 2, du présent accord délivrés par l'Ukraine sont reconnus par les États membres de l'UE conformément aux conditions prévues par ces dispositions.

ANNEXE IV

LISTE DES CERTIFICATS VISÉS À L'ANNEXE III DU PRÉSENT ACCORD

1. Membres de l'équipage

Licences des pilotes (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certificats des membres d'équipage de cabine (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats de membre d'équipage de cabine) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certificats médicaux des pilotes (délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des examinateurs aéromédicaux, ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examinateur aéromédical [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine – qualification des personnes chargées de cette évaluation [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des organismes de formation des pilotes [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel navigant de l'aviation civile [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

Certification des simulateurs d'entraînement au vol et exigences applicables aux organismes qui exploitent et utilisent ces simulateurs [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 290/2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011].

2. Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne

Certificats des prestataires de services de la circulation aérienne [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe II – Exigences spécifiques pour la fourniture de services de la circulation aérienne].

Certificats des prestataires de services météorologiques [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe III – Exigences spécifiques pour la fourniture de services météorologiques].

Certificats des prestataires de services d'information aéronautique [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe IV – Exigences spécifiques pour la fourniture de services d'information aéronautique].

Certificats des prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011, annexe V – Exigences spécifiques pour la fourniture de services de communication, de navigation ou de surveillance].

Licences des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) et des contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires (délivrance, suspension et révocation) et qualifications et mentions qui y sont associées [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

Certificats médicaux des contrôleurs de la circulation aérienne [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

Certificats des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) (validité, renouvellement, prorogation et utilisation) [règlements (CE) n° 216/2008, (UE) n° 805/2011].

ANNEXE V

LISTE DES AUTRES ÉTATS VISÉS AUX ARTICLES 17, 19 ET 22 DU PRÉSENT ACCORD ET AUX ANNEXES II ET III DU PRÉSENT ACCORD

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
2. la Principauté de Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
3. le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen); et
4. la Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).

ANNEXE VI

RÈGLES DE PROCÉDURE

Le présent accord s'applique en conformité avec les règles de procédure énoncées ci-après:

1. PARTICIPATION DE L'UKRAINE DANS LES COMITÉS

Lorsque l'Ukraine est associée, conformément au présent accord, aux travaux d'un comité institué par les actes correspondants de l'Union européenne, elle obtient un statut d'observateur, assiste à toutes les discussions correspondantes et est encouragée à participer au débat, conformément à ces règles de procédure, mais elle est exclue des sessions de vote.

En ce qui concerne le domaine de la gestion du trafic aérien, afin de mettre en œuvre la législation pertinente sur le ciel unique européen, l'Ukraine est également associée aux travaux de tous les organismes mis en place par la Commission européenne, tels que l'organe consultatif de branche et le gestionnaire de réseau.

2. ACQUISITION DU STATUT D'OBSERVATEUR À L'AESA

Le statut d'observateur à l'AESA autorise l'Ukraine à participer à des groupes techniques et des organes de l'AESA ouverts aux États membres de l'UE et aux autres pays partenaires de la politique européenne de voisinage, sous réserve des conditions établies pour cette participation. Le statut d'observateur ne comprend pas le droit de vote. Ce statut n'est pas acquis en ce qui concerne le conseil d'administration de l'AESA.

3. COOPÉRATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Pour faciliter l'exercice des pouvoirs dévolus en la matière aux autorités compétentes des Parties, ces autorités s'échangent mutuellement, si demande leur en est faite, toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement du présent accord.

4. MENTIONS RELATIVES AUX LANGUES

Dans les procédures mises en place dans le cadre du présent accord, les parties ont le droit de faire usage de n'importe quelle langue officielle des institutions de l'Union européenne ou de l'ukrainien. Les parties sont toutefois conscientes que l'utilisation de l'anglais facilite ces procédures. Si une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne est utilisée dans un document officiel, une traduction dans une des langues officielles des institutions de l'Union européenne est fournie simultanément, compte tenu de la disposition contenue dans la phrase précédente. Si une partie contractante a l'intention d'utiliser, dans une procédure orale, une langue qui n'est pas une langue officielle des institutions de l'Union européenne, elle assure l'interprétation simultanée en anglais.

ANNEXE VII

CRITÈRES VISÉS À L'ARTICLE 26, PARAGRAPHE 4, DU PRÉSENT ACCORD

1. Sont compatibles avec le bon fonctionnement du présent accord:

a) les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des services, et

b) les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires.

2. De plus, peuvent être considérées comme compatibles avec le bon fonctionnement du présent accord:

a) les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi;

b) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certaines régions économiques, lorsqu'elles n'altèrent pas les opérations commerciales des transporteurs aériens dans l'intérêt des parties; et

c) les aides accordées pour atteindre des objectifs autorisés en vertu des règlements UE d'exemption par catégorie applicables à des accords horizontaux, ainsi que des règles régissant les aides d'État horizontales et sectorielles, conformément aux conditions qui y sont définies.

OVEREENKOMST INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE

Tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, Enerzijds en Oekraïne, Anderzijds

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna gezamenlijk "de EU-Verdragen" genoemd) en lidstaten van de Europese Unie (hierna "de EU-lidstaten" genoemd),

en

DE EUROPESE UNIE, hierna "EU" genoemd,

enerzijds,

en

OEKRAÏNE, anderzijds,

hierna gezamenlijk "de partijen" genoemd;

GELEID DOOR DE WENS een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen, gebaseerd op wederzijdse toegang tot de luchtvervoersmarkten van de partijen, gelijke concurrentievoorwaarden en naleving van dezelfde regels, met name op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en milieu;

ERKENNENDE dat de internationale burgerluchtvaart een geïntegreerd karakter heeft en erkenning tonend voor de rechten en plichten van Oekraïne en de EU-lidstaten die voortvloeien uit hun lidmaatschap van internationale luchtvaartorganisaties, met name de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, en hun rechten en verplichtingen uit internationale overeenkomsten met derde landen en internationale organisaties;

GELEID DOOR DE WENS de betrekkingen tussen de partijen op het gebied van luchtvervoer te verdiepen, inclusief op het gebied van industriële samenwerking, en voort te bouwen op het kader van het bestaande systeem van overeenkomsten voor luchtdiensten teneinde de economische, culturele en vervoersbanden tussen de partijen te bevorderen;

GELEID DOOR DE WENS de uitbreiding van de luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer via de ontwikkeling van luchtvervoersnetwerken, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van passagiers en expediteurs aan passende luchtvervoersdiensten;

ERKENNENDE dat luchtvervoer belangrijk is voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

NOTA NEMEND van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

ERMEE REKENING HOUDENDE dat de Associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie en hun lidstaten en Oekraïne bepaalt dat, teneinde te komen tot een gecoördineerde ontwikkeling van het vervoer tussen de partijen, in overeenstemming met hun commerciële behoeften, de voorwaarden voor wederzijdse markttoegang en verlening van diensten in het luchtvervoer in specifieke overeenkomsten kunnen worden geregeld;

GELEID DOOR DE WENS dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

GELEID DOOR DE WENS dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;

VOORNEMENS voort te bouwen op het bestaande kader van de huidige luchtvervoersovereenkomsten, teneinde te zorgen voor geleidelijke openstelling van de markttoegang en zoveel mogelijk voordelen te creëren voor de consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen van beide partijen;

OVEREENKOMENDE dat het belangrijk is de regels betreffende de gemeenschappelijke luchtvaartruimte te baseren op de relevante wetgeving in de Europese Unie, zoals vastgesteld in bijlage I bij deze Overeenkomst, onverminderd de EU-Verdragen en de grondwet van Oekraïne;

NOTA NEMENDE VAN het voornemen van Oekraïne de relevante eisen en normen van de Europese Unie, met inbegrip van toekomstige wetgevingsinitiatieven in de EU, op te nemen in zijn luchtvaartwetgeving;

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

De voordelen ERKENNENDE die de volledige naleving van de regels van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte beide partijen kan opleveren, zoals het openstellen van de toegang tot markten en het maximaliseren van de voordelen voor de consumenten en bedrijfssectoren van beide partijen;

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

BENADRUKKENDE dat luchtvaartmaatschappijen een transparante en niet-discriminerende behandeling moeten krijgen bij het verwerven van toegang tot luchtvervoersinfrastructuur, met name wanneer deze infrastructuur beperkt is, met inbegrip van de toegang tot luchthavens;

GELEID DOOR DE WENS een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen tot stand te brengen, waardoor de luchtvaartmaatschappijen van de partijen billijke en gelijke kansen genieten om de overeengekomen diensten te exploiteren;

ERKENNENDE dat overheidssubsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

HET BELANG BEVESTIGEND van milieubescherming bij de ontwikkeling en toepassing van het internationale luchtvaartbeleid en erkennende dat soevereine staten het recht hebben passende milieubeschermingsmaatregelen te nemen;

NOTA NEMEND van het belang van bescherming van de consument, met inbegrip van de bescherming die wordt verleend door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999;

INGENOMEN met de lopende dialoog tussen de partijen, die tot doel heeft hun betrekkingen te verdiepen op andere gebieden, met name om het vrije verkeer van personen te vergemakkelijken,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

TITEL I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Doelstellingen en werkingssfeer

Het doel van deze Overeenkomst is de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Oekraïne, met name gebaseerd op identieke regels op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, milieu, consumentenbescherming en geautomatiseerde boekingssystemen, alsook identieke regels wat betreft sociale aspecten. Hiertoe worden in deze Overeenkomst de regels, technische voorschriften, administratieve procedures, fundamentele operationele normen en uitvoeringsbepalingen vastgesteld die van toepassing zijn in de betrekkingen tussen de partijen.

Deze gemeenschappelijke luchtvaartruimte is gebaseerd op vrije toegang tot de markt voor luchtvervoer en op gelijke mededingingsvoorwaarden.

Artikel 2

Definities

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

1) "overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 16 en bijlage II bij deze Overeenkomst;

2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;

3) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregelde en niet-geregelde (charter) diensten en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;

4) "luchtvaartmaatschappij": een onderneming met een geldige exploitatievergunning of een gelijkwaardig document;

5) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of openbare organen die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;

6) "bedrijven of ondernemingen": entiteiten naar burgerlijk recht of handelsrecht, inclusief coöperatieve maatschappijen en andere rechtspersonen naar publiek- of privaatrecht, met uitzondering van die zonder winstoogmerk;

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

a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94 bis van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Oekraïne als een lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, en

b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het Verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor zowel Oekraïne als de lidstaat of lidstaten van de EU van kracht is, al naargelang het thema in kwestie;

8) "ECAA-Overeenkomst": de Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, Roemenië, de Republiek Servië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo [1] betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte;

9) "EASA": het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG;

10) "daadwerkelijke zeggenschap": een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of tezamen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

a) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;

b) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van de onderneming;

11) "effectieve zeggenschap" betekent dat de bevoegde vergunningverlenende autoriteit van een partij, die een exploitatievergunning aan een luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven:

a) voortdurend controleert of de toepasselijke criteria voor de exploitatie van internationale luchtdiensten, op grond waarvan de exploitatievergunning is afgegeven, worden nageleefd door die luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig de relevante nationale wet- en regelgeving, en

b) op passende wijze toezicht houdt op veiligheid en beveiliging overeenkomstig ten minste de ICAO-normen;

12) "EU-Verdragen": het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

13) "EU-lidstaat": een lidstaat van de Europese Unie;

14) "deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;

---

[1] Deze benaming laat de standpunten over de status van Kosovo onverlet, en is in overeenstemming met Resolutie 1244/1999 van de VN-Veiligheidsraad en het advies van het Internationaal Gerechtshof over de onafhankelijkheidsverklaring van Kosovo.

15) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;

16) "volledige kosten": de kosten van het verlenen van luchtdiensten plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die milieukosten weerspiegelen en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;

17) "ICAO": de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht op basis van het Verdrag.

18) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer tussen plaatsen in ten minste twee staten.

19) "intermodaal vervoer": openbaar vervoer van passagiers, bagage, vracht en post via een luchtvaartuig en een of meer wijzen van het vervoer over land, gescheiden of gecombineerd, tegen vergoeding of betaling van huur;

20) "maatregel": elke maatregel van een partij, in de vorm van een wet, regeling, voorschrift, procedure, besluit of administratieve handeling, of in enige andere vorm;

21) "onderdaan":

a) in het geval van Oekraïne, elke persoon met de Oekraïense nationaliteit, of, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, elke persoon met de nationaliteit van een EU-lidstaat, of

b) elke rechtspersoon:

i) die rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en te allen tijde onder de feitelijke zeggenschap staat van, in het geval van Oekraïne, personen of entiteiten met Oekraïense nationaliteit, of, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, personen of entiteiten met de nationaliteit van een EU-lidstaat of een van de andere in bijlage V bij deze Overeenkomst vermelde staten, en

ii) waarvan de hoofdvestiging zich, in het geval van Oekraïne, in Oekraïne bevindt, of, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, in een lidstaat;

22) "nationaliteit": in het geval van een luchtvaartmaatschappij, het feit dat de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;

23) "exploitatievergunning":

a) in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, een vergunning die door de bevoegde vergunningverlenende autoriteit aan een onderneming of bedrijf is verleend en waardoor die onderneming of dat bedrijf toestemming krijgt om luchtdiensten te verlenen onder de relevante EU-wetgeving, en

b) in het geval van Oekraïne, een vergunning voor vervoer door de lucht van passagiers en/of goederen, welke wordt afgegeven overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Oekraïne;

24) "prijs":

a) de passagierstarieven die moeten worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden, en

b) luchttarieven: de tarieven die moeten worden betaald voor het vervoer van post en vracht en de voorwaarden waaronder deze tarieven gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden.

Voor zover van toepassing heeft deze definitie betrekking op het vervoer over land in het kader van internationaal luchtvervoer, alsook op de voorwaarden voor de toepassing van deze luchttarieven en passagierstarieven;

25) "Associatieovereenkomst": de Associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie en hun lidstaten, enerzijds, en Oekraïne, anderzijds, gedaan te Brussel op 21 maart 2014 en 27 juni 2014, en alle opvolgingsinstrumenten;

26) "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;

27) "openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het naleven van openbaredienstverplichtingen;

28) "SESAR": het Single European Sky ATM Research Programme, dat de technologische pijler vormt van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot doel heeft ervoor te zorgen dat de EU over een hoogperformante infrastructuur voor luchtverkeersleiding beschikt die de veilige en milieuvriendelijke ontwikkeling van het luchtvervoer mogelijk maakt;

29) "Subsidie": alle door een overheid, een regionaal openbaar orgaan of andere publiekrechtelijke organisatie verleende financiële bijdragen waarbij:

a) de praktijk van een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalinbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;

b) een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen, deze niet int, of waarbij deze inkomsten buitensporig zijn afgenomen;

c) een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten biedt, niet bestaande uit algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt, of

d) een overheid, een regionaal openbaar orgaan of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier lichaam opdraagt een of meer van de in de punten a), b) en c), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

30) "grondgebied": wat Oekraïne betreft, het landoppervlak en de territoriale zee die onder de soevereiniteit van Oekraïne vallen en, wat de Europese Unie betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden;

31) "Doortochtovereenkomst": de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, gedaan te Chicago op 7 december 1944;

32 "gebruikersheffing": een heffing die door de bevoegde autoriteit aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd, of die door die autoriteit wordt toegestaan, voor het gebruik van faciliteiten en diensten in verband met de luchtvaart (ook in geval van overvluchten), luchtverkeersleiding, en luchthavens en luchtvaartveiligheid door luchtvaartuigen, hun bemanning, passagiers, vracht en post.

Artikel 3

Tenuitvoerlegging van de Overeenkomst

1. De partijen treffen alle algemene of bijzondere maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren en onthouden zich van alle maatregelen welke de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

2. De tenuitvoerlegging van de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen doet geen afbreuk aan de rechten en plichten van elke partij die voortvloeien uit de deelname aan internationale organisaties en/of internationale overeenkomsten, met name het Verdrag en de Doortochtovereenkomst.

3. Bij de toepassing van de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen zullen de partijen, binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst:

a) alle unilaterale administratieve, technische of andere maatregelen die een indirecte beperking kunnen vormen en een discriminerend effect kunnen hebben op de verlening van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst, verbieden, en

b) zich ervan weerhouden administratieve, technische of wetgevende maatregelen ten uitvoer te leggen die een discriminerend effect kunnen hebben op onderdanen of bedrijven of ondernemingen van de andere partij bij het verlenen van de onder deze Overeenkomst vallende diensten.

Artikel 4

Non-discriminatie

Binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst en onverminderd de daarin vervatte bijzondere bepalingen, is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden.

TITEL II

REGELGEVENDE SAMENWERKING

Artikel 5

Algemene beginselen van de regelgevende samenwerking

1. De partijen werken op alle mogelijke wijzen samen om ervoor te zorgen dat de eisen en normen van de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie geleidelijk worden opgenomen in de wetgeving van Oekraïne en dat Oekraïne deze bepalingen ten uitvoer legt via:

a) periodiek overleg, in het kader van het in artikel 29 van deze Overeenkomst ("Gemengd Comité") vermelde Gemengd Comité, over de interpretatie van de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie met betrekking tot de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, luchtverkeersbeheer, milieubescherming, markttoegang en bijbehorende kwesties, sociale aangelegenheden, consumentenbescherming en andere gebieden die onder deze Overeenkomst vallen;

b) het verlenen van passende bijstand op specifieke door de partijen vastgestelde terreinen;

c) raadplegingen en uitwisseling van informatie over nieuwe wetgeving overeenkomstig artikel 15 van deze Overeenkomst.

2. Oekraïne stelt de nodige maatregelen vast om de eisen en normen van de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie in zijn wetgeving op te nemen en ten uitvoer te leggen, overeenkomstig de in artikel 33 en de bijbehorende bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde overgangsbepalingen.

3. De partijen stellen elkaar onverwijld in kennis van hun respectieve bevoegde autoriteiten op het gebied van veiligheidstoezicht, luchtwaardigheid, vergunningen voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, luchtvaartbeveiliging, luchtverkeersbeheer, onderzoek van ongevallen en incidenten, vaststelling van luchtvaartheffingen en luchthavengelden, via het Gemengd Comité.

Artikel 6

Naleving van wetten en regels

1. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van de een partij binnenkomen of verlaten, moeten luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven.

2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

Artikel 7

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake luchtvaartveiligheid, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst volgens de in dit artikel uiteengezette voorwaarden.

2. Oekraïne blijft de functies en taken van het land van ontwerp, vervaardiging, registratie en exploitatie uitvoeren, zoals bepaald in het Verdrag, maar zal ook de in lid 1 van dit artikel bedoelde eisen en normen in zijn wetgeving opnemen en effectief ten uitvoer leggen, overeenkomstig de in bijlage III bij deze Overeenkomst vastgestelde overgangsregelingen.

3. De partijen werken samen om te zorgen voor de effectieve tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen. Daartoe wordt Oekraïne vanaf de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van EASA, zoals bepaald in bijlage VI bij deze Overeenkomst.

4. Om de exploitatie van de bij artikel 16, lid 1, punten a), b), c) en d), van deze Overeenkomst overeengekomen diensten te garanderen, erkent elke partij de geldigheid van de bewijzen van luchtwaardigheid, bekwaamheidscertificaten en vergunningen die door de andere partij zijn afgegeven of gevalideerd en die nog steeds van kracht zijn, voor zover de eisen voor dergelijke certificaten of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumeisen die uit hoofde van het Verdrag kunnen worden vastgesteld.

5. De erkenning door de EU-lidstaten van de in bijlage IV, afdeling 1, bij deze Overeenkomst bedoelde certificaten die zijn afgegeven door Oekraïne, wordt vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van bijlage III bij deze Overeenkomst.

6. De partijen werken samen met het oog op de convergentie van de systemen voor certificering van de initiële en permanente luchtwaardigheid.

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

8. De partijen wisselen met de relevante middelen informatie uit, waaronder informatie over alle bevindingen die tijdens platforminspecties in overeenstemming met lid 7 van dit artikel zijn gedaan.

9. De bevoegde autoriteiten van een partij kunnen op elk ogenblik vragen om overleg met de bevoegde autoriteiten van de andere partij over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen, ook op andere gebieden dan die welke onder de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten vallen of over bevindingen die tijdens de platforminspecties zijn gedaan. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 dagen na het verzoek.

10. Geen enkele bepaling van deze Overeenkomst kan zo worden uitgelegd dat zij voor een partij een beletsel vormt om onverwijld de nodige maatregelen te nemen wanneer zij vaststelt dat een product of dienst mogelijkerwijze:

a) niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, overeenkomstig de in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen;

b) na een in lid 7 van dit artikel bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, de in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen vastgestelde minimumnormen, of

c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, de in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.

11. Wanneer een partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 10 van dit artikel stelt zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

12. Wanneer uit hoofde van lid 10 van dit artikel genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het Gemengd Comité.

13. Eventuele wijzigingen van de nationale wetgeving met betrekking tot de status van de bevoegde autoriteiten van Oekraïne of de bevoegde autoriteit van de EU-lidstaten worden onverwijld door de betrokken partij ter kennis gebracht van de andere partijen.

Artikel 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De bepalingen in Document 30, Deel II, van de European Civil Aviation Conference (ECAC) worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst. In het kader van de beoordelingen als bedoeld in artikel 33, lid 2, van deze Overeenkomst, mogen inspecteurs van de Europese Commissie als waarnemer deelnemen aan de inspecties die door de Oekraïense bevoegde autoriteiten worden uitgevoerd in luchthavens op het grondgebied van Oekraïne, overeenkomstig het door de twee partijen overeengekomen mechanisme. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan de rechten en plichten van Oekraïne en de EU-lidstaten uit hoofde van bijlage 17 bij de Overeenkomst.

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

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

4. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de ICAO opgestelde aanbevolen werkwijzen die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief, maar niet beperkt tot, het screenen van passagiers en hun handbagage, het screenen van ruimbagage, beveiligingscontroles van vracht en post alvorens deze aan boord van een luchtvaartuig te laden, beveiligingscontroles van vlucht- en luchthavenbenodigdheden en toegangscontroles en beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers die zich in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones willen begeven. Deze

maatregelen worden indien nodig aangepast om aan kwetsbaarheden en bedreigingen op het gebied van de burgerluchtvaart te kunnen weerstaan. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 4 van dit artikel vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij.

6. Elke partij neemt ook ieder verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen, welwillend in overweging. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 29 van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

7. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

8. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

9. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.

10. Onverminderd artikel 19 van deze Overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of afhankelijk gesteld van voorwaarden wanneer niet binnen 15 dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt bereikt.

11. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de 15 dagen.

12. Alle overeenkomstig lid 10 of 11 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel volledig naleeft.

Artikel 9

Luchtverkeersbeheer

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake luchtverkeersbeheer, zoals gespecificeerd in bijlage I, Deel B, bij deze Overeenkomst volgens de in dit artikel uiteengezette voorwaarden.

2. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.

3. De partijen werken samen op het gebied van luchtverkeersbeheer om ervoor te zorgen dat Oekraïne de wetgeving die is vastgesteld om de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in zijn wetgeving op te nemen, effectief ten uitvoer legt, en met het oog op de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot Oekraïne, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersactiviteiten in Europa te verhogen, de luchtverkeersleidingscapaciteit te optimaliseren, vertragingen tot een minimum te beperken en de milieuefficiëntie te verhogen.

4. Om dit doel te verwezenlijken wordt Oekraïne als waarnemer betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst en worden de Oekraïense bevoegde entiteiten en/of autoriteiten op niet-discriminerende basis bij het Comité betrokken, door passende coördinatie inzake SESAR overeenkomstig de toepasselijke wetgeving.

5. Het Gemengd Comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de facilitering van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.

6. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim te vergemakkelijken:

a) neemt Oekraïne de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en

b) vergemakkelijkt de Europese Unie de deelname van Oekraïne aan operationele activiteiten op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruik en interoperabiliteit die voortvloeien uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

7. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan de rechten en plichten van Oekraïne uit hoofde van het Verdrag, noch aan geldende regionale luchtvaartovereenkomsten die door de ICAO-raad zijn goedgekeurd. Na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, moeten alle latere regionale overeenkomsten in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Overeenkomst.

8. Met het oog op de handhaving van een hoog veiligheidsniveau, teneinde de capaciteit van het luchtruim en de efficiëntie van het luchtverkeersbeheer te optimaliseren en onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst, organiseert Oekraïne het onder zijn verantwoordelijkheid vallende luchtruim in overeenstemming met de EU-voorschriften betreffende de vaststelling van functionele luchtruimblokken (FAB's), zoals vermeld in bijlage I, deel B, bij deze Overeenkomst.

De partijen werken samen aan de mogelijke integratie van het onder de verantwoordelijkheid van Oekraïne vallende luchtruim in een FAB, in overeenstemming met de EU-wetgeving en rekening houdend met de operationele voordelen van die integratie.

9. De erkenning door de EU-lidstaten van de in bijlage IV, afdeling 2, bij deze Overeenkomst bedoelde relevante certificaten die door Oekraïne zijn afgegeven, wordt vastgesteld overeenkomstig bijlage III bij deze Overeenkomst.

Artikel 10

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van luchtvaartbeleid. De partijen erkennen dat er behoefte is aan effectieve mondiale, regionale, nationale en/of lokale actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken.

2. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de milieueisen en normen, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel D, bij deze Overeenkomst volgens de in dit artikel uiteengezette voorwaarden.

3. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 2 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.

4. De partijen werken samen om ervoor te zorgen dat Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld om de eisen en normen als bedoeld in lid 2 van dit artikel in zijn wetgeving op te nemen, effectief ten uitvoer legt, maar erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu, en te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

5. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende maatregelen te nemen om het effect van het luchtvervoer op het milieu te beperken, voor zover dergelijke maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast en niet in strijd zijn met de rechten en plichten van de partijen krachtens internationale wetgeving.

Artikel 11

Consumentenbescherming

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake consumentenbescherming, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel F, bij deze Overeenkomst.

2. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.

3. De partijen werken samen om te zorgen voor de effectieve tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen.

4. De partijen werken tevens samen met het oog op de bescherming van de consumentenrechten die voortvloeien uit deze Overeenkomst.

Artikel 12

Industriële samenwerking

1. De partijen streven naar verbetering van de industriële samenwerking, met name door middel van:

i) het ontwikkelen van commerciële banden tussen fabrikanten uit de luchtvaartsector van beide partijen;

ii) het bevorderen en ontwikkelen van gezamenlijke projecten met het oog op de duurzame ontwikkeling van de sector van het luchtvervoer, met inbegrip van de infrastructuur;

iii) technische samenwerking bij de toepassing van de EU-normen;

iv) het bevorderen van kansen voor fabrikanten en ontwerpers uit de luchtvaartsector, en

v) het bevorderen van investeringen binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst.

2. Deze Overeenkomst doet geen afbreuk aan bestaande technische en industriële normen in Oekraïne voor de vervaardiging van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan die niet onder bijlage I bij deze Overeenkomst vallen.

3. Het Gemengd Comité monitort en faciliteert de industriële samenwerking.

Artikel 13

Geautomatiseerde boekingssystemen

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake geautomatiseerde boekingssystemen, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel G, bij deze Overeenkomst. De partijen waarborgen de vrije toegang van de geautomatiseerde boekingssystemen van de ene partij tot de markt van de andere partij.

2. De eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel worden door Oekraïne in zijn wetgeving opgenomen en effectief ten uitvoer gelegd, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.

3. De partijen werken samen om te zorgen voor de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen.

Artikel 14

Sociale aspecten

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig hun respectieve wetgeving betreffende de eisen en normen inzake sociale aspecten, zoals gespecificeerd in bijlage I, deel E, bij deze Overeenkomst.

2. Oekraïne stelt de nodige maatregelen vast om de eisen en normen waarnaar wordt verwezen in lid 1 van dit artikel in zijn wetgeving op te nemen en effectief ten uitvoer te leggen, overeenkomstig de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst.

3. De partijen werken samen om te zorgen voor de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de wetgeving die is vastgesteld teneinde de eisen en normen als bedoeld in lid 1 van dit artikel in de Oekraïense wetgeving op te nemen.

Artikel 15

Nieuwe wetgeving

1. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage I bij deze Overeenkomst vermeld gebied aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van dit artikel en van artikel 4 van deze Overeenkomst in acht nemen.

2. Wanneer de ene partij overweegt nieuwe wetgeving binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst of een wijziging van zijn wetgeving vast te stellen, stelt zij de andere partij daarvan in kennis. Op verzoek van een van de partijen houdt het Gemengd Comité binnen de daaropvolgende twee maanden een gedachtewisseling over de implicaties van die nieuwe wetgeving of wijziging voor de goede werking van deze Overeenkomst.

3. Het Gemengd Comité heeft de volgende taken:

(a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage I bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;

(b) een besluit nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst, of

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

TITEL III

ECONOMISCHE BEPALINGEN

Artikel 16

Verlening van rechten

1. Overeenkomstig bijlagen II en III bij deze Overeenkomst verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;

b) het recht op haar grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);

c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer, en

d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van Oekraïne het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat.

Artikel 17

Exploitatievergunning en technische vergunning

Bij ontvangst van een aanvraag van een exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij van een partij, welke moet worden ingediend in de vorm en op de wijze die zijn voorgeschreven voor exploitatievergunningen of technische vergunningen, verlenen de bevoegde autoriteiten van de andere partij zo snel mogelijk de passende vergunningen, voor zover:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne:

   i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Oekraïne bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Oekraïne;

   ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Oekraïne en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd, en

   iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Oekraïne en/of Oekraïense onderdanen.

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

   i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een EU-lidstaat onder de EU-Verdragen bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Europese Unie;

   ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, en de bevoegde autoriteit duidelijk is geïdentificeerd, en

   iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berusten bij een of meer EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of bij andere in bijlage V bij deze Overeenkomst vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten.

c) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de voorwaarden van de in artikel 6 van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels, en

d) de voorschriften van artikel 7 en artikel 8 van deze Overeenkomst worden gehandhaafd en toegepast.

Artikel 18

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de draagkracht en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

1. Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een exploitatievergunning of technische vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij de door de bevoegde autoriteiten van de eerste partij gedane regelgevende vaststellingen met betrekking tot de draagkracht of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald in lid 2 van dit artikel.

2. Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke exploitatievergunning of technische vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 17 van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende exploitatievergunningen of technische vergunningen niet zijn nageleefd, dienen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis te stellen en hun bezorgdheid te motiveren. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten, en/of aanvullende informatie over deze bezorgdheid, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het Gemengd Comité.

Artikel 19

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen of technische vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen of technische vergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne:

   i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Oekraïne bevindt of de maatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Oekraïne beschikt;

   ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Oekraïne of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd, of

   iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berust bij Oekraïne en/of Oekraïense onderdanen;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

   i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat onder de EU-Verdragen bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van de Europese Unie, of

   ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet effectief wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd, of

   iii) tenzij anders bepaald in artikel 20 van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berusten bij een of meer EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of bij andere in bijlage V bij deze Overeenkomst vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten;

c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels;

d) de voorschriften van de artikelen 7 en 8 van deze Overeenkomst niet worden gehandhaafd en opgelegd, of

e) een partij overeenkomstig artikel 26, lid 5, van deze Overeenkomst heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, punt c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.

3. Geen van de partijen doet een beroep op het bij dit artikel vastgestelde recht om exploitatievergunningen of technische vergunningen van luchtvaartmaatschappijen van een partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken op grond van het feit dat een of meer ECAA-partijen of hun onderdanen meerderheidseigenaar van die luchtvaartmaatschappij zijn en/of er effectief zeggenschap over uitoefenen, voor zover die ECAA-partij of -partijen dit ook niet doen en de voorwaarden van de ECAA-Overeenkomst naleeft/naleven.

Artikel 20

Investeringen in luchtvaartmaatschappijen

1. Onverminderd artikel 17 en artikel 19, van deze Overeenkomst wordt, krachtens een beslissing van het Gemengd Comité, toegestaan dat EU-lidstaten en/of onderdanen van lidstaten meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit Oekraïne, en dat Oekraïne en/of onderdanen van Oekraïne meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie.

2. In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. Artikel 29, lid 8, van deze Overeenkomst is niet van toepassing op dit type beslissingen.

Artikel 21

Verbod op kwantitatieve beperkingen

1. Onverminderd gunstiger bepalingen in bestaande overeenkomsten verbieden de partijen in het kader van deze Overeenkomst kwantitatieve beperkingen en alle maatregelen van gelijke werking welke van toepassing zijn op de overbrenging van uitrusting, benodigdheden, reserveonderdelen en ander materieel wanneer deze noodzakelijk zijn om een luchtvaartmaatschappij in staat te stellen de verlening van luchtvervoerdiensten voort te zetten onder de in deze Overeenkomst vastgestelde voorwaarden.

2. De in lid 1 van dit artikel bedoelde verplichting belet de partijen niet om dergelijke overbrengingen te verbieden of te beperken wanneer dit gerechtvaardigd is uit hoofde van de bescherming van de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, of uit hoofde van de bescherming van intellectuele, industriële en commerciële eigendom. Dergelijke verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie, noch een verkapte beperking van de handel tussen de partijen vormen.

Artikel 22

Commerciële kansen

Zaken doen

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze Overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd bij het zaken doen. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentieverstoringen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.

2. Het Gemengd Comité ontwikkelt een proces van samenwerking voor wat bedrijfsvoering en commerciële opportuniteiten betreft, ziet toe op de vooruitgang die wordt geboekt bij het effectief uit de weg ruimen van hinderpalen voor de bedrijfsvoering en beoordeelt regelmatig de ontwikkelingen, waaronder, indien nodig, ontwikkelingen betreffende wetgevende en regelgevende wijzigingen. Overeenkomstig artikel 29 van deze Overeenkomst mag een partij verzoeken om een vergadering van het Gemengd Comité teneinde vragen met betrekking tot de toepassing van dit artikel te bespreken.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren te openen voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten en hebben het recht zowel hun eigen tickets en/of luchtvrachtbrieven als die van alle andere luchtvaartmaatschappijen te verkopen en uit te geven.

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. De luchtvaartmaatschappijen mogen ervoor kiezen deze personeelsbehoeften in te vullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die actief is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is om dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die partij. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens 90 dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels.

Grondafhandeling

5. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage III bij deze Overeenkomst:

a) heeft elke luchtvaartmaatschappij, onverminderd punt b), met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:

   i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling"), of

   ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt;

b) Voor bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, en vracht- en postafhandeling, mogen, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, beperkingen worden opgelegd aan de in punt a), (i) en (ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen;

c) elk grondafhandelingsbedrijf, ongeacht of het een luchtvaartmaatschappij betreft of niet, heeft met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht om grondafhandelingsdiensten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen van de partijen die actief zijn op dezelfde luchthaven, voor zover dit toegestaan is door en in overeenstemming is met de toepasselijke wetten en regels.

Toewijzing van slots op luchthavens

6. De toewijzing van beschikbare slots op de luchthavens op het grondgebied van de partijen gebeurt op onafhankelijke, transparante, niet-discriminerende en tijdige wijze.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

7. Iedere luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoer en bijbehorende diensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, via een andere luchtvaartmaatschappij of op het internet. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

8. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om lokale inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied of naar het land of de landen van haar keuze, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving. De omwisseling en overmaking dienen onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

9. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in nationale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

10. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen, bijvoorbeeld overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken, sluiten met:

    a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;

    b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land, en

    c) alle aanbieders van oppervlaktevervoer (vervoer over land of maritiem vervoer),

    op voorwaarde dat: i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende machtiging; ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende routerechten in het kader van de relevante bilaterale bepalingen en iii) de regelingen voldoen aan de eisen inzake veiligheid en mededinging die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerders elk deel van de dienst zullen uitvoeren.

Intermodaal vervoer

11. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam vervoer van passagiers op de grond aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten of regels inzake luchtvervoer. De aanbieders van oppervlaktevervoer mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsregelingen. Bij het overwegen van samenwerkingsregelingen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

12. Onverminderd de toepasselijke wetten en regels en de overige bepalingen van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen, in het kader van internationaal luchtvervoer, op basis van dezelfde luchtvrachtbrief bovendien zonder beperking gebruik maken van vrachtvervoer over land van en naar alle punten op het grondgebied van Oekraïne en de Europese Unie of van derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voorzover van toepassing, vracht onder contract vervoeren. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voorzover de expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Met het oog op de toepassing van de eerste alinea van dit lid wordt onder "oppervlaktevervoer" zowel vervoer over land als maritiem vervoer verstaan.

Leasing

13. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen, al dan niet met bemanning, die van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleaset, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast bij dergelijke regelingen.

Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun toestellen leasen, eisen dat zij krachtens deze Overeenkomst in het bezit zijn van verkeersrechten.

Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een luchtvaartmaatschappij van Oekraïne een luchtvaartuig met bemanning least ("wet-leasing") van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage V bij deze Overeenkomst is vermeld, teneinde het mogelijk te maken de in deze Overeenkomst uiteengezette rechten te exploiteren. Dergelijke "wet-leasing" moet vooraf worden goedgekeurd door de autoriteit die de vergunning heeft afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig in wet lease geeft en door de bevoegde autoriteit van de andere partij.

Franchising, branding en commerciële concessieregelingen

14. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht regelingen inzake franchising, branding of commerciële concessie te treffen met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen het vereiste gezag hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

Nachtelijke stops

15. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht om nachtelijke stops te maken op luchthavens van de andere partij die open staan voor internationaal verkeer.

Artikel 23

Douanerechten en belastingen

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

a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie, en

b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, mits die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. Krachtens de relevante toepasselijke wetgeving van een partij en op basis van wederkerigheid, worden eveneens vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:

a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en binnen redelijke grenzen aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, onder meer wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over dat grondgebied;

b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op de service, het onderhoud of de herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;

c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, onder meer wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over dat grondgebied;

d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, onder meer wanneer dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven dat grondgebied, en

e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze Overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.

4. Het is mogelijk dat van de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en goederen wordt vereist dat ze onder toezicht of zeggenschap van de bevoegde autoriteiten blijven en dat ze niet mogen worden overgedragen zonder betaling van de relevante douaneheffingen en belastingen.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de kostprijs van de verleende dienst zijn gebaseerd.

8. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kunnen ze onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.

9. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de belastingen over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de bepalingen van de tussen een lidstaat en Oekraïne gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal, die op het relevante ogenblik van toepassing zijn.

Artikel 24

Gebruikersheffingen voor luchthavens en luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende voorzieningen en diensten correct, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Onverminderd artikel 9 van deze Overeenkomst mogen deze heffingen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveilingsvoorzieningen en

-diensten op die luchthaven of in het systeem van die luchthaven, maar mogen ze deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd. De gebruikersheffingen worden vastgesteld in nationale of vreemde valuta door de bevoegde heffingsautoriteiten of -instanties van de partijen.

2. Iedere partij moedigt aan of vereist dat overeenkomstig de toepasselijke wetgeving overleg plaatsvindt tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen en/of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen alle informatie uitwisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de gebruikersheffingen volgens de beginselen van de lid 1 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

Artikel 25

Prijsstelling

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.

2. De partijen eisen niet dat de prijzen worden aangemeld.

3. Indien de bevoegde autoriteiten van een partij van oordeel zijn dat de prijs niet in overeenstemming is met de in dit artikel uiteengezette overwegingen, stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan in kennis en kunnen zij om overleg met deze autoriteiten verzoeken. De bevoegde autoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties zoals niet-correcte, onredelijke, discriminerende of gesubsidieerde prijzen. Dit overleg vindt uiterlijk 30 dagen na de datum van ontvangst van het verzoek plaats.

Artikel 26

Mededinging

1. Binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst is titel IV van de Associatieovereenkomst of een opvolgingsovereenkomst daarvan tussen de Europese Unie, haar lidstaten en Oekraïne van toepassing, tenzij er specifiekere regels inzake mededinging en staatssteun voor de luchtvaartsector zijn opgenomen in deze Overeenkomst.

2. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtdiensten. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke mededingingspraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet worden gesubsidieerd.

3. Overheidssteun die de mededinging verstoort of dreigt te verstoren door bepaalde ondernemingen of luchtvaartproducten of –diensten te bevoordelen, is onverenigbaar met de goede werking van deze Overeenkomst, voor zover het de handel tussen de partijen in de luchtvaartsector kan beïnvloeden.

4. Wat staatssteun betreft, worden alle handelwijzen die met dit artikel in strijd zijn, beoordeeld op grond van de criteria welke voortvloeien uit de toepassing van de mededingingsregels in de Europese Unie en met name de maatregelen vermeld in bijlage VII bij deze Overeenkomst.

5. Als een partij vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de eerlijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen kenbaar maken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 29 van deze Overeenkomst. Het overleg start uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken, overeenkomstig artikel 19 van deze Overeenkomst.

6. De in lid 5 van dit artikel vermelde maatregelen moeten passend en proportioneel zijn en het toepassingsgebied en de duur ervan moeten beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen luchtvaartmaatschappijen die voordeel halen uit een subsidie of uit de in dit artikel bedoelde voorwaarden, en laten het recht van beide partijen om actie te ondernemen uit hoofde van artikel 31 van deze Overeenkomst onverlet.

7. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.

8. Niets in deze Overeenkomst beperkt of doet afbreuk aan het feit dat de mededingingsautoriteiten van de partijen exclusief bevoegd zijn voor alle kwesties die verband houden met de handhaving van de mededingingswetgeving. Geen enkele maatregel die op grond van dit artikel wordt genomen, mag afbreuk doen aan maatregelen die door deze autoriteiten zijn genomen en die volledig onafhankelijk zijn van maatregelen die op grond van dit artikel.

9. Dit artikel is van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbaredienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

10. De partijen wisselen gegevens uit, rekening houdend met de beperkingen uit hoofde van het zaken- en beroepsgeheim.

Artikel 27

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.

2. De partijen werken in het kader van het Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

TITEL IV

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

Artikel 28

Interpretatie en handhaving

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

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst. Oekraïne is eveneens verantwoordelijk voor de tenuitvoerlegging van de wetgeving die is vastgesteld om de eisen en normen van de Europese Unie handelingen met betrekking tot de burgerluchtvaart als bedoeld in bijlage I bij deze Overeenkomst, in zijn wetgeving op te nemen.

3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in verband met onderzoeken naar mogelijke inbreuken op bepalingen van deze Overeenkomst die door de andere partij worden begaan in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.

4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hun krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van wezenlijk belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

5. Voor zover de bepalingen van deze Overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage I bij deze Overeenkomst genoemde besluiten inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van de EU-Verdragen en krachtens de EU-Verdragen genomen besluiten, worden deze bepalingen, wat hun uitvoering en toepassing betreft, geïnterpreteerd overeenkomstig de toepasselijke uitspraken en besluiten van het Hof van Justitie van de Europese Unie, hierna "het Hof van Justitie" genoemd, en de Europese Commissie.

Artikel 29

Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een Gemengd Comité van vertegenwoordigers van de partijen opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Om dit doel te verwezenlijken, doet het aanbevelingen en neemt het beslissingen in de gevallen waarin deze Overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.

2. De beslissingen van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun interne procedures ten uitvoer gelegd. De partijen stellen elkaar in kennis van de afronding van deze procedures en de datum van inwerkingtreding van de besluiten. Wanneer een besluit van het Gemengd Comité een partij tot het nemen van maatregelen verplicht, neemt die partij de nodige maatregelen en stelt zij het Gemengd Comité daarvan in kennis.

3. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.

4. Het Gemengd Comité komt bijeen voor zover dit nodig is, op verzoek van een partij.

5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

6. Met het oog op de correcte toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.

7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet op correcte wijze is uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij verzoeken dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 31 van deze Overeenkomst nemen.

8. Onverminderd lid 2 van dit artikel kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 31 van deze Overeenkomst nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

9. Overeenkomstig artikel 20 van deze Overeenkomst onderzoekt het Gemengd Comité vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

10. Het Gemengd Comité ontwikkelt ook de samenwerking tussen de partijen door:

a) marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten te beoordelen;

b) problemen met "zaken doen" die, onder meer, de markttoegang en de vlotte werking van de in het kader van deze Overeenkomst overeengekomen diensten belemmeren, aan te pakken en, voor zover mogelijk, effectief op te lossen, teneinde een gelijk speelveld tot stand te brengen, voor convergentie van de regelgeving te zorgen en de regelgevingslast voor commerciële exploitanten tot een minimum te beperken;

c) uitwisselingen op deskundigenniveau over nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen te bevorderen, en nieuwe instrumenten van de internationale publieke en particuliere luchtvaartwetgeving vast te stellen, met name op het gebied van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), luchthavens, industriële samenwerking, luchtverkeersbeheer, mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;

d) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;

e) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;

f) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst;

g) technische bijstand op de onder deze Overeenkomst vallende gebieden te overwegen en te ontwikkelen, en

h) samenwerking op bevoegde internationale fora te bevorderen en te streven naar gecoördineerde standpunten.

Artikel 30

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Wanneer tussen de partijen een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst moeten ze dit in de eerste plaats trachten op te lossen via formeel overleg in het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 29, lid 5, van deze Overeenkomst. In gevallen waarin het Gemengd Comité in het kader van deze procedure besluiten neemt betreffende de interpretatie of toepassing van de eisen en normen als bedoeld in bijlage I bij deze Overeenkomst, sporen dergelijke besluiten met de arresten van het Hof van Justitie met betrekking tot de interpretatie van de desbetreffende voorschriften en normen, en met de beslissingen van de Europese Commissie die zijn genomen overeenkomstig de voorwaarden van de desbetreffende eisen en normen.

2. Elk van beide partijen mag een geschil over de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst, dat niet overeenkomstig lid 1 van dit artikel kon worden opgelost, doorverwijzen naar een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de volgende procedure:

a) uiterlijk 60 dagen nadat het scheidsgerecht het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van 60 dagen door de twee andere scheidsrechters aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de ICAO-raad verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen. Als de voorzitter van de ICAO-raad dezelfde nationaliteit heeft als een van de partijen, wordt de aanstelling verricht door de vicevoorzitter van de ICAO-raad met de meeste anciënniteit die niet om deze reden ongeschikt wordt bevonden.

b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften van punt a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land en vervult de functie van voorzitter van het scheidsgerecht;

c) het scheidsgerecht stelt zijn reglement van orde vast, en

d) afhankelijk van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.

3. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

4. De voorlopige of definitieve beslissing van het scheidsgerecht is bindend voor de partijen. Het scheidsgerecht streeft ernaar alle voorlopige en definitieve beslissingen bij consensus te nemen. Als geen consensus kan worden bereikt, neemt het scheidsgerecht een beslissing bij meerderheid van de stemmen.

5. Als een van de partijen niet binnen 30 dagen na ontvangst van de bekendmaking van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze Overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

Artikel 31

Vrijwaringsmaatregelen

1. Onverminderd de artikelen 7 en 8 van deze Overeenkomst en de veiligheids- en beveiligingsevaluaties in bijlage III bij deze Overeenkomst, kan een partij passende vrijwaringsmaatregelen nemen indien hij van oordeel is dat de andere partij nagelaten heeft een verplichting op grond van deze Overeenkomst na te komen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

2. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.

3. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

4. Onverminderd de artikelen 7 en 8 van deze Overeenkomst, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 2 van dit artikel, tenzij de in lid 3 van dit artikel voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

5. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.

6. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

Artikel 32

Openbaarmaking van informatie

De vertegenwoordigers, afgevaardigden en deskundigen van de partijen, alsmede de in het kader van deze Overeenkomst handelende functionarissen mogen, zelfs na beëindiging van hun activiteiten, geen onder de geheimhoudingsplicht vallende informatie bekendmaken aan derde partijen, met name relevante veiligheidsinformatie en informatie over ondernemingen, hun handelsbetrekkingen of de elementen van hun kostprijs.

Artikel 33

Overgangsbepalingen

1. In bijlage III bij deze Overeenkomst zijn de overgangsregelingen en bijbehorende overgangstermijnen vastgesteld die van toepassing zijn tussen de partijen.

2. De geleidelijke overgang van Oekraïne naar de effectieve tenuitvoerlegging van de eisen en normen die voortvloeien uit de in bijlage I bij deze Overeenkomst vermelde besluiten van de Europese Unie en de naleving van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde voorwaarden wordt beoordeeld door de Europese Commissie, in samenwerking met Oekraïne, en aan de hand van door het EASA uitgevoerde normaliseringsinspecties van de luchtvaartveiligheid, overeenkomstig de eisen en normen in bijlage I, deel C, bij deze Overeenkomst.

Wanneer Oekraïne zich ervan heeft vergewist dat de relevante wettelijke eisen en normen zijn opgenomen in de Oekraïense wetgeving en ten uitvoer zijn gelegd, stelt het de Europese Commissie ervan in kennis dat een beoordeling dient te worden uitgevoerd.

3. Als de Europese Commissie constateert dat Oekraïne voldoet aan de relevante eisen en normen, legt zij de zaak voor aan het Gemengd Comité, zodat dit comité een besluit kan nemen dat Oekraïne in aanmerking komt om over te gaan naar de volgende overgangsperiode of dat het voldoet aan al deze eisen.

4. Als de Europese Commissie vaststelt dat Oekraïne niet aan de relevante eisen en normen voldoet, deelt zij dit mee aan het Gemengd Comité. De Europese Commissie doet vervolgens aanbevelingen aan Oekraïne voor specifieke verbeteringen en stelt in overleg met Oekraïne een uitvoeringstermijn vast binnen dewelke de relevante tekortkomingen redelijkerwijs kunnen worden verholpen. Vóór het einde van de uitvoeringstermijn wordt een tweede en zo nodig een derde beoordeling verricht om na te gaan of de aanbevolen verbeteringen daadwerkelijk en op adequate wijze zijn gerealiseerd.

5. Als de Europese Commissie vaststelt dat de relevante tekortkomingen zijn verholpen, legt zij de zaak voor aan het Gemengd Comité om dienovereenkomstig een besluit te nemen, zoals bepaald in lid 3 van dit artikel.

Artikel 34

Verhouding tot andere overeenkomsten en/of regelingen

1. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van de bilaterale luchtvervoersovereenkomsten en/of regelingen tussen de partijen.

2. Onverminderd lid 1 van dit artikel zijn de bepalingen betreffende eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequenties, type of verandering van luchtvaartuig, codesharing en prijsstelling van een bilaterale overeenkomst of regeling tussen Oekraïne en de Europese Unie of een EU-lidstaat van toepassing tussen de partijen indien deze bilaterale overeenkomst en/of regeling gunstiger is, in termen van vrijheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen of anderszins gunstiger en op voorwaarde dat er geen sprake is van discriminatie tussen EU-lidstaten en hun onderdanen. Hetzelfde geldt voor bepalingen die niet onder deze Overeenkomst vallen.

3. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

Artikel 35

Financiële bepalingen

Onverminderd artikel 5, lid 1, punt b), van deze Overeenkomst wijzen de partijen de nodige financiële middelen toe, inclusief middelen voor het Gemengd Comité, ten behoeve van de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst op hun respectieve grondgebieden.

TITEL V

INWERKINGTREDING, HERZIENING, BEËINDIGING EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 36

Wijzigingen

1. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, bij consensus beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen, zoals bepaald in artikel 15, lid 3, punt a), van deze Overeenkomst.

2. Wijzigingen van de bijlagen bij deze Overeenkomst worden van kracht zodra de partijen de nodige interne procedures hebben voltooid.

3. Op verzoek van een der partijen en overeenkomstig de desbetreffende procedures, rekening houdend met mogelijke aanbevelingen van het Gemengd Comité, wordt deze Overeenkomst opnieuw bezien in het licht van de toepassing van de bepalingen ervan, teneinde na te gaan of ze in de toekomst moet worden herzien. Een eventuele hieruit voortvloeiende wijziging van deze Overeenkomst treedt in werking overeenkomstig artikel 38 van deze Overeenkomst.

Artikel 37

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving dient tegelijkertijd naar de ICAO te worden verstuurd. Deze Overeenkomst eindigt om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvervoersvereniging dat een jaar na de datum van de schriftelijke kennisgeving van de beëindiging lopende is, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

Artikel 38

Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

1. Deze Overeenkomst dient door de ondertekenaars te worden bekrachtigd of goedgekeurd overeenkomstig hun onderscheiden procedures.

2. Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste nota van de uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Oekraïne zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese

Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan Oekraïne. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

3. Onverminderd lid 2 van dit artikel stemmen de partijen ermee in deze Overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de procedures die vereist zijn voor de voorlopige toepassing of sluiting van deze Overeenkomst, overeenkomstig hun interne procedures of nationale wetgeving.

4. De secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie treedt op als depositaris van deze Overeenkomst.

Artikel 39

Registratie bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden, zodra ze in werking zijn getreden, door Oekraïne geregistreerd bij de ICAO en bij het secretariaat van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel 40

Authentieke teksten

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

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

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 Κίεβο, 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.

Maghmul f'Kiev, fit-tnax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u wieħed u għoxrin.

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 şi unu.

V Kyjeve dvanásteho októbra dvetisícdvadsaťjeden.

V Kijevu, dne dvanajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Kiovassa kahdentenatoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Kiev den tolfte oktober år tjugohundratjugoett.

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.

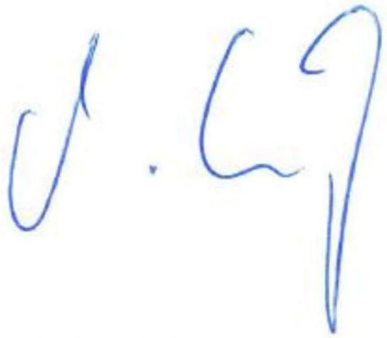
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

For Kongeriget Danmark

Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel

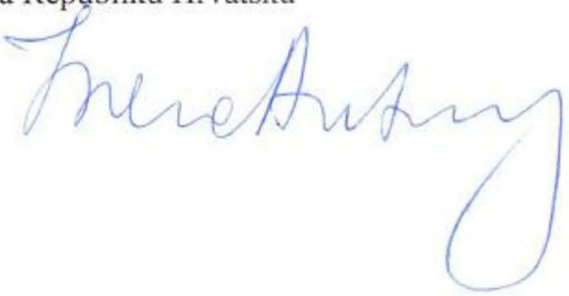
Thar ceann na hÉireann
For Ireland

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

Simonas Šatūnas

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Magyarország részéről

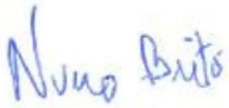
Għar-Repubblika ta' Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

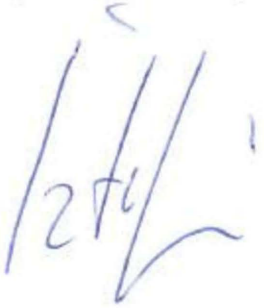
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa



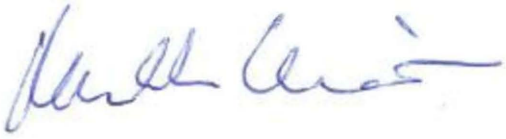
Pentru România

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 Europsku uniju
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

BIJLAGE I

LIJST VAN DOOR DE EUROPESE UNIE VASTGESTELDE TOEPASSELIJKE EISEN EN NORMEN OP HET GEBIED VAN DE BURGERLUCHTVAART, WELKE DIENEN TE WORDEN OPGENOMEN IN DE WETGEVING VAN OEKRAÏNE

De toepasselijke eisen en normen van de volgende besluiten van de Europese Unie worden opgenomen in de Oekraïense wetgeving en beschouwd als een onderdeel van deze Overeenkomst en zijn van toepassing overeenkomstig deze Overeenkomst en bijlage III bij deze Overeenkomst, tenzij anders wordt aangegeven. Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elk afzonderlijk besluit in deze bijlage vermeld.

De toepasselijke eisen en normen van in deze bijlage genoemde besluiten zijn bindend voor de partijen en maken deel uit van of worden opgenomen in hun interne rechtsorde zoals hierna aangegeven:

a) verordeningen en richtlijnen van de Europese Unie zijn bindend voor de Europese Unie en haar lidstaten overeenkomstig de EU-Verdragen;

b) een nationaal besluit van Oekraïne dat is goedgekeurd met het oog op de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de overeenkomstige verordeningen en richtlijnen van de Europese Unie is juridisch bindend voor Oekraïne, maar de vorm en de wijze van uitvoering dienen te worden bepaald door Oekraïne.

A. **Markttoegang en Bijbehorende Kwesties**

Nr. 1008/2008

Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Europese Gemeenschap,

Toepasselijke eisen en normen: Hoofdstuk IV.

Nr. 95/93

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 mei 2002 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens,

Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens,

Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 12, artikel 14 en artikel 14 bis, lid 2.

Wat de toepassing van artikel 12, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

Nr. 96/67

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 25 en de bijlage.

Wat de toepassing van artikel 10 betreft, wordt "lidstaten" gelezen als "EU-lidstaten".

Wat de toepassing van artikel 20, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

Nr. 785/2004

Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 285/2010 van de Commissie van 6 april 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 8 en artikel 10, lid 2.

2009/12

Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden.

Toepasselijke eisen en normen: alle, behalve artikel 12, lid 1, en de artikelen 13 en 14.

B. **Luchtverkeersbeheer**

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr.550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 4, artikel 6 en artikelen 9 tot en met 14.

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 19, bijlagen I en II.

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 11.

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening"),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met V.

Uitvoeringswetgeving

Nr. 691/2010

Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010,

Verordening (EU) nr. 1216/2011 van de Commissie van 24 november 2011 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties,

Verordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 25, bijlagen I tot en met IV.

Nr. 1794/2006

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 1191/2010 van de Commissie van 16 december 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten,

Verordening (EU) nr. 391/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 17, bijlagen I tot en met VI.

Nr. 482/2008

Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005,

als gewijzigd bij:

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I en II.

Nr. 1034/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 19.

Nr. 1035/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 482/2008 en (EU) nr. 691/2010,

als gewijzigd bij:

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met V.

Nr. 409/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 409/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 inzake de definitie van gemeenschappelijke projecten, de vaststelling van governance en de identificatie van stimulansen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeheer.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 15.

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 9 en de bijlage.

Nr. 730/2006

Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie van 11 mei 2006 betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 4.

Nr. 255/2010

Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 15.

Nr. 176/2011

Verordening (EU) nr. 176/2011 van de Commissie van 24 februari 2011 inzake de informatie die moet worden verstrekt vóór de vaststelling en wijziging van een functioneel luchtruimblok

Nr. 923/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage.

Nr. 1032/2006

Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 30/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1032/2006 voor wat de voorschriften voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens ter ondersteuning van datalinkdiensten betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I tot en met V.

Nr. 1033/2006

Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 428/2013 van de Commissie van 8 mei 2013 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1033/2006 voor wat de in artikel 3, lid 1, vermelde ICAO-bepalingen betreft en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 929/2010.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 5 en de bijlage.

Nr. 633/2007

Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 283/2011 van de Commissie van 22 maart 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 633/2007 wat de in artikel 7 vermelde overgangsbepalingen betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 7, artikel 8, tweede en derde zin, bijlagen I tot en met IV.

Nr. 29/2009

Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 262/2009

Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met VI.

Nr. 73/2010

Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 13, bijlagen I tot en met X.

Nr. 1206/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1206/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen inzake de identificatie van luchtvaartuigen voor de surveillance in het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 1207/2011

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1207/2011 van de Commissie van 22 november 2011 tot vaststelling van de eisen voor de prestaties en interoperabiliteit van surveillance voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 14, bijlagen I tot en met IX.

Nr. 1079/2012

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1079/2012 van de Commissie van 16 november 2012 tot vaststelling van de eisen voor de kanaalafstand bij mondelinge communicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I tot en met V.

SESAR-verordening

Nr. 219/2007

Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR),

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad van 16 december 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 219/2007 voor wat de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikel 1, leden 1, 2 en 5 tot en met 7, artikelen 2 en 3, artikel 4, lid 1, en de bijlage.

Vergunning van luchtverkeersleider

Nr. 805/2011

Verordening (EU) nr. 805/2011 van de Commissie van 10 augustus 2011 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vergunningen en bepaalde certificaten van luchtverkeersleiders, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 32, bijlagen I tot en met IV.

Besluiten van de Commissie

Nr. 2011/121

Besluit van de Commissie 2011/121/EU van 21 februari 2011 inzake de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelen en waarschuwingsdrempels voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten voor de periode 2012-2014.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 4.

Nr. 2011/2611 definitief

Besluit van de Commissie C(2011) 2611 definitief van 20 mei 2011 inzake vrijstellingen uit hoofde van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 3, bijlagen I en II.

2011/9074 definitief

Uitvoeringsbesluit van de Commissie C(2011) 9074 definitief van 9 december 2011 inzake vrijstellingen uit hoofde van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 3, bijlagen I en II.

2012/9604 definitief

Uitvoeringsbesluit C(2012) 9604 definitief van de Commissie van 19 december 2012 inzake de goedkeuring van het strategisch netwerkplan voor de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer van het gemeenschappelijk Europees luchtruim voor de periode 2012-2019.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 3.

C. **Veiligheid van de Luchtvaart**

Nr. 216/2008 (basisverordening)

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG,

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG,

Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG.

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 11, artikelen 13 tot en met 16, artikelen 20 tot en met 25, artikelen 54, 55 en 68 en bijlagen I tot en met VI.

Verordening (EG) nr. 216/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan worden toegepast op Oekraïne overeenkomstig de volgende bepalingen:

1. Oekraïne delegeert geen enkele van zijn veiligheidsgerelateerde functies aan het EASA, zoals gepland in het kader van de Overeenkomst en de bijlagen ;

2. Oekraïne is onderworpen aan normaliseringsinspecties van het EASA op grond van artikel 54 van Verordening (EG) nr. 216/2008;

3. het Gemengd Comité besluit of artikel 11 van Verordening (EG) nr. 216/2008 wordt toegepast op certificaten die zijn afgegeven door Oekraïne, overeenkomstig de bepalingen van bijlage III bij deze Overeenkomst;

4. artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 is niet van toepassing op certificaten van Oekraïne op het gebied van vluchtuitvoering en initiële en blijvende luchtwaardigheid (Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 965/2012, (EU) nr. 748/2012 en (EG) nr. 2042/2003);

5. de Europese Commissie beschikt in Oekraïne over de beslissingsbevoegdheden die haar overeenkomstig artikel 11, lid 2, artikel 14, leden 5 en 7, artikel 24, lid 5, en artikel 25, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 zijn toegekend op de gebieden waarop artikel 11, lid 1, van toepassing is verklaard door het Gemengd Comité;

6. op het gebied van luchtwaardigheid mag Oekraïne, voor zover geen taken worden uitgevoerd door het EASA, certificaten, vergunningen of erkenningen afgeven op grond van een overeenkomst of regeling die het met een derde land heeft gesloten.

Nr. 748/2012

Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 7/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 748/2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1, 2, 8, 9 en 10 en de bijlage.

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 707/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot goedkeuringen voor bepaalde duur en de bijlagen I en III,

Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EG) nr. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 127/2010 van de Commissie van 5 februari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 962/2010 van de Commissie van 26 oktober 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 1149/2011 van de Commissie van 21 oktober 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen,

Verordening (EU) nr. 593/2012 van de Commissie van 5 juli 2012 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV.

Nr. 996/2010

Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 26, met uitzondering van artikel 7, lid 4, en artikel 24.

2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II.

Nr. 1321/2007

Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 4.

Nr. 1330/2007

Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie van 24 september 2007 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de verspreiding onder belanghebbenden van informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I en II.

Nr. 104/2004

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 7 en de bijlage.

Nr. 628/2013

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 628/2013 van de Commissie van 28 juni 2013 inzake de werkmethoden van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de luchtvaart voor de uitvoering van normaliseringsinspecties en het toezicht op de toepassing van de regels van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 27.

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 13 en de bijlage.

Nr. 473/2006

Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen A tot en met C.

Nr. 474/2006

Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap,

als laatstelijk gewijzigd bij:

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 659/2013 van de Commissie van 10 juli 2013 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap.

Toepasselijke eisen en normen: De artikelen 1 tot en met 3, bijlagen A en B.

Nr. 1178/2011

Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 965/2012

Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad,

als gewijzigd bij:

Verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013 houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met VII.

Nr. 1332/2011

Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie van 16 december 2011 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 4 en de bijlage.

D. **Milieu**

2003/96

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

Toepasselijke eisen en normen: Artikel 14, lid 1, punt b), en lid 2.

2006/93

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988).

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 5.

2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I tot en met VI.

2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap,

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I en II.

E. **Sociale Aspecten**

1989/391

Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk,

als gewijzigd bij:

Richtlijn 2007/30/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot wijziging van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad, de daaruit voortvloeiende bijzondere richtlijnen, alsmede de Richtlijnen 83/477/EEG, 91/383/EEG, 92/29/EEG en 94/33/EG van de Raad, met het oog op de vereenvoudiging en rationalisatie van de verslagen over de praktische tenuitvoerlegging.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 16 en artikelen 18 en 19.

2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd.

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29.

2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA).

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 2 tot en met 3 en de bijlage.

F. **Consumentenbescherming**

90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten.

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10.

93/13

Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10 en de bijlage.

Voor de toepassing van artikel 10 wordt "de Commissie" gelezen als "alle andere overeenkomstsluitende partijen bij de ECAA".

95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 34.

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 8.

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91.

Toepasselijke eisen en normen: de artikelen 1 tot en met 17.

Nr. 1107/2006

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I en II.

G. **Geautomatiseerde Boekingssystemen**

Nr. 80/2009

Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekki.ng van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 19 en de bijlagen .

H. **Overige Wetgeving**

Nr. 437/2003

Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht en tot wijziging van de bijlagen I en II daarbij,

Verordening (EG) nr. 546/2005 van de Commissie van 8 april 2005 tot aanpassing van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad, wat de codering van het land van aangifte betreft, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie, wat de bijwerking van de lijst van communautaire luchthavens betreft.

Toepasselijke eisen en normen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II.

Nr. 1358/2003

Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht en tot wijziging van de bijlagen I en II daarbij,

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 158/2007 van de Commissie van 16 februari 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1358/2003, wat de lijst van communautaire luchthavens betreft

Toepasselijke eisen en normen: Artikelen 1 tot en met 4, bijlagen I, II en III.

BIJLAGE II

OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES

1. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:

   a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: elk punt in de Europese Unie – tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid ([1]), ECAA-landen ([2]) of in bijlage V vermelde landen – elk punt in Oekraïne – verder gelegen punten;

   b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne: elk punt in Oekraïne – tussenliggende punten op het grondgebied van landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid, ECAA-landen of in bijlage V vermelde landen – elk punt in de Europese Unie.

      Bestaande en nieuwe rechten, met inbegrip van rechten om verder gelegen punten te bedienen die onder bilaterale overeenkomsten of andere regelingen tussen Oekraïne en EU-lidstaten vallen, die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, kunnen worden uitgeoefend en overeengekomen op voorwaarde dat er geen sprake is van discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen op basis van nationaliteit;

   c) luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie hebben ook het recht luchtvervoerdiensten tussen punten in Oekraïne te verrichten, ongeacht of deze luchtvervoersdiensten beginnen of eindigen in de EU.

2. De diensten die overeenkomstig punt 1, punten a) en b), van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van Oekraïne voor Oekraïense luchtvaartmaatschappijen en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:

   a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;

   b) verschillende vluchtnummers combineren bij één vluchtuitvoering;

   c) tussenliggende en verder gelegen punten, zoals gespecificeerd in punt 1, punten a) en b), en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en in volgorde;

   d) landingen op een punt of punten overslaan;

   e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;

   f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;

   g) doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij, en

   h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.

4. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen of overeenkomstig artikel 26.

([1]) Onder "landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid" wordt verstaan: Algerije, Armenië, Azerbeidzjan, Belarus, Egypte, Georgië, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Marokko, Palestina, Syrië, Tunesië en de Republiek Moldavië, d.w.z. dat in dit geval Oekraïne hier niet onder wordt verstaan.

([2]) "ECAA-landen" zijn partij zijn bij de multilaterale overeenkomst tot oprichting van een gemeenschappelijke Europese luchtvaartruimte, namelijk: de lidstaten van de Europese Unie, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en Kosovo (Deze benaming laat de standpunten over de status van Kosovo onverlet, en is in overeenstemming met Resolutie 1244/1999 van de VN-Veiligheidsraad en het advies van het Internationaal Gerechtshof over de onafhankelijkheidsverklaring van Kosovo).

5. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, binnen het kader van codesharingovereenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.

6. De overgangsbepalingen van bijlage III en de daarbij voorziene uitbreiding van rechten zijn van toepassing op deze bijlage.

BIJLAGE III

OVERGANGSBEPALINGEN

AFDELING 1

Overgangsperioden

1. De overgang van Oekraïne naar de effectieve tenuitvoerlegging van alle bepalingen en voorwaarden die voortvloeien uit deze Overeenkomst vindt plaats in twee overgangsperioden.

2. Deze overgang zal worden beoordeeld aan de hand van normaliseringsinspecties die worden uitgevoerd door de Europese Commissie en het EASA; voorts wordt ook een besluit genomen door het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 33.

AFDELING 2

Specificaties die van Toepassing zijn Tijdens de eerste Overgangsperiode

1. Tijdens de eerste overgangsperiode:

   a) krijgen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie en door Oekraïne geregistreerde luchtvaartmaatschappijen toestemming om onbeperkte verkeersrechten uit te oefenen tussen elke plaats in de Europese Unie en elk punt in Oekraïne;

   b) na een beoordeling van de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de normen en relevante eisen van de Europese Unie en ingevolge de informatie van het Gemengd Comité wordt Oekraïne als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité dat is opgericht bij Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens, en

   c) artikel 22, lid 5, punt c), is niet van toepassing.

2. Onder de volgende voorwaarden mag Oekraïne overgaan naar de tweede overgangsperiode:

   a) de toepasselijke eisen en normen van de onderstaande besluiten moeten in de nationale wetgeving zijn opgenomen en ten uitvoer zijn gelegd:

      — Verordening (EG) nr. 216/2008 (inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart);

      — Verordening (EU) nr. 748/2012 (uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties);

      — Verordening (EG) nr. 2042/2003 (permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen), zoals gewijzigd;

      — Verordening (EU) nr. 965/2012 (technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartactiviteiten);

      — Verordening (EU) nr. 1178/2011 (technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen);

      — Verordening (EU) nr. 996/2010 (inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten);

      — Richtlijn 2009/12/EG (inzake luchthavengelden);

      — Richtlijn 96/67/EG (betreffende toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap);

      — Verordening (EEG) nr. 95/93 (betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots);

      — Richtlijn 2000/79/EG (inzake de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart);

— Hoofdstuk IV van Verordening (EG) nr. 1008/2008 (betreffende exploitatie van luchtvaartdiensten);

— Verordening (EG) nr. 785/2004 (betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen);

— Verordening (EG) nr. 80/2009 (betreffende geautomatiseerde boekingssystemen);

— Verordening (EG) nr. 2027/97 (betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen);

— Verordening (EG) nr. 261/2004 (gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertragingen);

— Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")

— Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"),

— Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de luchtruimverordening");

— Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening");

— Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten;

— Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten;

— Verordening (EU) nr. 1034/2011 van de Commissie van 17 oktober 2011 betreffende het veiligheidstoezicht op het gebied van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010;

— Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim, en

— Verordening (EU) nr. 255/2010 van de Commissie van 25 maart 2010 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen,

zoals deze zijn vermeld, met inbegrip van de wijzigingen, in bijlage I bij deze Overeenkomst;

b) Oekraïne moet regels voor de afgifte van exploitatievergunningen toepassen die in wezen gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Europese Unie, en

c) wat betreft de beveiliging van de luchtvaart moet Oekraïne de meest recente toepasselijke wijziging van ECAC-document 30, deel II, toepassen.

AFDELING 3

Specificaties die van Toepassing zijn Tijdens de tweede Overgangsperiode

1. Na het besluit van het Gemengd Comité als bedoeld in artikel 33, waarin wordt bevestigd dat Oekraïne voldoet aan alle voorwaarden die zijn vastgesteld in afdeling 2, punt 2):

a) worden de relevante certificaten die zijn afgegeven door Oekraïne, zoals vermeld in bijlage IV, afdeling 1, door de EU-lidstaten erkend overeenkomstig de voorwaarden van het besluit van het Gemengd Comité en overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EG) nr. 216/2008;

b) is artikel 22, lid 5, punt c), van toepassing, en

c) na een beoordeling van de tenuitvoerlegging door Oekraïne van de relevante normen en eisen van de Europese Unie en ingevolge de informatie van het Gemengd Comité wordt Oekraïne als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité dat is opgericht bij Verordening (EG) nr. 2111/2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd.

2. Onder de volgende voorwaarden mag Oekraïne deze Overeenkomst volledig ten uitvoer leggen:

a) Oekraïne moet alle toepasselijke eisen en normen van de in bijlage I vermelde besluiten van de Europese Unie in nationale wetgeving hebben omgezet en ten uitvoer hebben gelegd, en

b) het luchtruim onder verantwoordelijkheid van Oekraïne moet worden georganiseerd overeenkomstig de EU-eisen die gelden voor de vaststelling van FAB's.

AFDELING 4

Volledige tenuitvoerlegging van deze overeenkomst

Na het besluit van het Gemengd Comité als bedoeld in artikel 33, waarin wordt bevestigd dat Oekraïne voldoet aan alle voorwaarden die zijn vastgesteld in afdeling 3, punt 2), van deze bijlage, is het volgende van toepassing:

1. Naast de verkeersrechten die zijn uiteengezet in afdeling 2, punt 1), van deze bijlage:

a) mogen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen punten in Oekraïne, tussenliggende punten in landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid en ECAA-landen, en punten in landen die zijn opgenomen in de lijst in bijlage V en verder gelegen punten, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een punt in een lidstaat bedient.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie hebben ook het recht onbeperkte verkeersrechten uit te oefenen tussen punten in Oekraïne, ongeacht of deze diensten beginnen of eindigen in de EU, en

b) luchtvaartmaatschappijen uit Oekraïne mogen onbeperkte verkeersrechten uitoefenen tussen punten in de Europese Unie, tussenliggende punten in landen die deelnemen aan het Europees nabuurschapsbeleid en ECAA-landen, en punten in landen die zijn opgenomen in de lijst in bijlage V, op voorwaarde dat de vlucht onderdeel is van een dienst die een punt in Oekraïne bedient.

2. Alle relevante certificaten van bijlage IV, afdeling 2, die zijn afgegeven door Oekraïne worden door de EU-lidstaten erkend overeenkomstig de voorwaarden van deze bepalingen.

BIJLAGE IV

LIJST VAN DE CERTIFICATEN ALS BEDOELD IN BIJLAGE III

1. Vliegtuigbemanningen

Piloten (de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van vergunningen) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 van de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011).

Certificering van personen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van vluchtopleidingen of vluchtsimulatieopleidingen en voor het beoordelen van de vaardigheden van piloten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Attesten van cabinebemanningsleden (afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van attesten van cabinebemanningsleden) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Medische certificaten voor piloten (afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Certificaten van keuringsartsen voor de luchtvaart, en de voorwaarden waaronder huisartsen mogen optreden als keuringsartsen voor de luchtvaart (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Periodieke luchtvaartgeneeskundige beoordeling van cabinebemanningsleden – de kwalificaties van personen die verantwoordelijk zijn voor deze beoordeling (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

De voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten van opleidingsinstellingen voor piloten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

De voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten van luchtvaartgeneeskundige centra die betrokken zijn bij de kwalificatie en luchtvaartgeneeskundige beoordeling van bemanningen van burgerluchtvaartuigen (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

Certificering van vluchtsimulators en de eisen voor organisaties die dergelijke simulatoren exploiteren en gebruiken (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1178/2011, (EU) nr. 290/2012 tot wijziging van (EU) nr. 1178/2011).

2. Luchtverkeersbeheer en lLuchtvaartnavigatiediensten

Certificaten van verleners van luchtverkeersdiensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage II Specifieke eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten).

Certificaten voor verleners van meteorologische diensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage III Specifieke eisen voor de verlening van meteorologische diensten).

Certificaten voor verleners van luchtvaartinlichtingendiensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage IV Specifieke eisen voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten).

Certificaten voor verleners van communicatie-, navigatie of surveillancediensten (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 Bijlage V Specifieke eisen voor de verlening van communicatie-, navigatie- of surveillancediensten).

Vergunningen voor luchtverkeersleiders (ATCO) en student-luchtverkeersleiders (afgifte, opschorting en intrekking) en bijbehorende bevoegdverklaringen en aantekeningen (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 805/2011).

Medische certificaten van luchtverkeersleiders (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 805/2011).

Certificaten van opleidingsorganisaties voor luchtverkeersleiders (ATCO) (geldigheid, verlenging, nieuwe validering en gebruik) (Verordeningen (EG) nr. 216/2008, (EU) nr. 805/2011).

BIJLAGE V

LIJST VAN ANDERE LANDEN ALS BEDOELD IN DE ARTIKELEN 17, 19 EN 22 VAN DEZE OVEREENKOMST EN BIJLAGEN II EN III BIJ DEZE OVEREENKOMST

1. De Republiek IJsland (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
2. Het Vorstendom Liechtenstein (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
3. Het Koninkrijk Noorwegen (krachtens de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte), en
4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat).

BIJLAGE VI

PROCEDUREREGELS

Deze Overeenkomst is van toepassing in overeenstemming met de procedureregels hieronder:

1. BETROKKENHEID VAN OEKRAÏNE BIJ COMITÉS

Wanneer Oekraïne volgens dit akkoord betrokken is bij een comité dat is ingesteld krachtens de relevante EU-besluiten, verwerft het de status van waarnemer, wordt het blootgesteld aan alle relevante discussies en wordt het aangemoedigd om deel te nemen aan het debat, overeenkomstig het reglement van orde; het wordt evenwel uitgesloten van bijeenkomsten tijdens dewelke een stemming plaatsvindt.

Om de relevante wetgeving inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim ten uitvoer te leggen, wordt Oekraïne, wat luchtverkeersbeheer betreft, ook betrokken bij alle organen die door de Europese Commissie zijn opgericht, zoals het Raadgevend orgaan voor de industrie (ICB) en de Netwerkbeheerder.

2. STATUS VAN WAARNEMER IN HET EASA

De status van waarnemer bij het EASA verleent Oekraïne het recht om deel te nemen aan technische groepen en organen van het EASA die openstaan voor de EU-lidstaten en andere partnerlanden van het Europees nabuurschapsbeleid, mits aan de voorwaarden voor een dergelijke deelname is voldaan. De status van waarnemer verleent niet het recht om aan de stemmingen deel te nemen. Deze status wordt niet verworven voor wat betreft de Raad van bestuur van het EASA.

3. SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Teneinde de uitoefening van de relevante bevoegdheden van de bevoegde instanties van de partijen te vergemakkelijken, wisselen de bevoegde instanties op verzoek alle informatie met elkaar uit die noodzakelijk is voor de goede werking van deze Overeenkomst.

4. GEBRUIK VAN TALEN

De partijen zijn gerechtigd om in procedures in het kader van deze Overeenkomst gebruik te maken van een van de officiële talen van de instellingen van de Europese Unie of van het Oekraïens. De partijen zijn zich ervan bewust dat het gebruik van de Engelse taal het verloop van deze procedures zal vergemakkelijken. Wanneer in een officieel document een taal wordt gebruikt die geen officiële taal van de Europese Unie is, wordt bij dat document een vertaling in een officiële taal van de instellingen van de Europese Unie gevoegd, waarbij rekening wordt gehouden met de bepaling in de vorige zin. Indien een partij voornemens is in een mondelinge procedure een taal te gebruiken die geen officiële taal van de instellingen van de Europese Unie is, zorgt die partij voor een simultane vertaling in de Engelse taal.

BIJLAGE VII

CRITERIA ALS BEDOELD IN ARTIKEL 26, LID 4

1. Met de goede werking van deze Overeenkomst zijn verenigbaar:

a) steunmaatregelen van sociale aard aan individuele verbruikers op voorwaarde dat deze toegepast worden zonder onderscheid naar de oorsprong van de betrokken diensten, en

b) steunmaatregelen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen.

2. Bovendien kunnen worden beschouwd als verenigbaar met de goede werking van deze Overeenkomst:

a) steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst;

b) steun voor het bevorderen van de ontwikkeling van zekere economische bedrijvigheid of van zekere economische gebieden, wanneer door deze maatregelen geen nadelige gevolgen heeft voor de commerciële activiteiten van luchtvaartmaatschappijen aan de belangen van de partijen, en

c) steun om de gestelde doelen te bereiken, kunnen in het kader van de horizontale groepsvrijstellingsverordeningen en horizontale en sectorale regels inzake staatssteun verleend in overeenstemming met de daarin vermelde voorwaarden.