Regeringens proposition till riksdagen godkännande och sättande i kraft av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner ett avtal om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, och att riksdagen antar en lag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet är ett blandat avtal vars bestämmelser dels omfattas av unionens, dels av medlemsstaternas behörighet.

Ikraftsättandet av avtalet stöder det strategiska målet Ett livskraftigt Finland i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. Avtalet främjar Finlands konkurrenskraft genom att det förbättrar förutsättningar för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Ukraina.

Avtalet ingår i ett projekt för att skapa ett gemensamt luftrum för Europeiska unionen i syfte att gradvis öppna luftfartsmarknaderna mellan unionens medlemsstater och dess närområden. Genom avtalet öppnas luftfartsmarknaden mellan Europeiska unionens medlemsstater och Ukraina och anslutande flygförbindelser till tredjeländer. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag tillhandahålla tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Trafikrättigheterna avregleras gradvis an efter som Ukraina omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar EU:s lagstiftning på luftfartsområdet. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användning av gemensamma linjebeteckningar och om leasing. Bilaterala arrangemang som gäller sådana trafikrättigheter som inte omfattas av avtalet får emellertid fortfarande upprättas och tillämpas.

Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan Europeiska unionen och Ukraina när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledning och miljö. Dessutom inrättas nya samarbetsarrangemang som ska säkerställa en rättvis marknad.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller genomförandet av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

Avtalet träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 3
1 Bakgrund och beredning 3
1.1 Bakgrund 3
1.2 Beredning 3
2 Avtalets syfte 4
3 De viktigaste förslagen 4
4 Propositionens konsekvenser 5
5 Remissvar 5
6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland 6
7 Ikraftträdande 11
8 Bifall av Ålands lagting 11
9 Genomförande och uppföljning 11
10 Förhållande till andra propositioner 12
11 Behovet av riksdagens samtycke 12
LAGFÖRSLAG 16
Lag om avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan 16
AVTALSTEXT 17
ANDRA BILAGOR 67
BILAGA 1 – VII 67
ANNEX I - VII 67

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, ingår i ett projekt för att skapa ett gemensamt luftrum för unionen i syfte att gradvis öppna upp luftfartsmarknaderna mellan unionens medlemsstater och dess närområden. Bakgrunden och delmålen för detta projekt tas upp i kommissionens meddelande COM(2012) 556 final ”EU:s yttre luftfartspolitik – att möta framtidens utmaningar”. Ingåendet av ett avtal om ett gemensamt luftfartsområde med Ukraina är en viktig del också i EU:s grannskapspolitik.

Ett villkor för en avreglerad marknad är att Ukraina gradvis i sin nationella lagstiftning införlivar den unionslagstiftning som gäller luftfart. Tillnärmningen av lagstiftningen skapar nya verksamhetsmöjligheter för företagen och ger konsumenterna större valmöjligheter. Avregleringen av marknaden och harmoniseringen av reglerna genomförs på en och samma gång för att säkerställa lika konkurrensmöjligheter och garantera en tillräckligt hög nivå på flygsäkerheten, luftfartsskyddet och miljönormerna.

Finland och Ukraina har ett gällande bilateralt luftfartsavtal (FördrS 47/1996). Det bilaterala luftfartsavtalet kan tillämpas endast till den del det multilaterala avtalet inte innehåller bestämmelser om samma frågor. Detta innebär att det i första hand är det multilaterala avtalet som tillämpas. I det multilaterala avtalet finns dock artiklar där det föreskrivs att fördelaktigare bestämmelser i bilaterala avtal fortsättningsvis kan tillämpas enligt icke-diskriminerande kriterier.

Europeiska unionen har förhandlat fram luftfartsavtal i sina närområden med Marocko (FördrS 64–65/2008), länderna på västra Balkan (ECAA-avtalet, FördrS 36–37/2013), Georgien (FördrS 42–43/2015), Israel (FördrS 69–70/2020), Moldavien (FördrS 73–74/2020) och Jordanien (FördrS 75–76/2020). Finland har godkänt dessa avtal nationellt och satt dem i kraft.

1.2 Beredning

Beredningen av avtalet

Europeiska unionen ingick 2009 ett så kallat horisontellt luftfartsavtal med Ukraina (EGT L 211, den 1 augusti 2006, s. 24–38) som gjorde det möjligt att utse EU-lufttrafikföretag med stöd av bilaterala avtal mellan medlemsstaterna och Ukraina.

I enlighet med rådets bemyndigande av den 12 december 2006 har kommissionen förhandlat om ett så kallat övergripande luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och Ukraina i syfte att gradvis och ömsesidigt öppna upp marknaden och säkerställa konvergens i lagstiftningen och att unionens krav och normer faktiskt genomförs. Luftfartsavtalet paraferades utifrån förhandlingarna i enlighet med förhandlingsdirektiven den 28 november 2013 och undertecknades i Kiev den 12 oktober 2021.

Beredningen på nationell nivå

Kommissionens förslag till rådets beslut om ingående av ett gemensamt luftfartsområde med Ukraina har delgetts riksdagen genom en E-skrivelse (E 92/2021 rd) och en U-skrivelse (U

54/2021 rd). Dessutom har förhandlingsmandatet delgetts riksdagen genom en E-skrivelse (E 109/2006 rd).

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

2 Avtalets syfte

Målet med det övergripande luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, är att skapa ett gemensamt luftfartsområde mellan unionens medlemsstater och Ukraina. Luftfartsområdet baserar sig på ett gradvis öppnande av marknaden när det gäller ömsesidigt tillträde till flyglinjer och kapacitet, tillnärmning av lagstiftningen samt icke-diskriminering av ekonomiska aktörer och likvärdiga verksamhetsbetingelser. Öppnandet av marknaden syftar till att utvidga luftfartsmarknaden så att den bättre svarar mot användarnas, det vill säga resenärernas och transportföretagens, behov.

För att säkerställa ett likvärdigt tillträde till marknaden och skapa en konkurrensutsatt miljö förenhetligar parterna genom avtalet bestämmelserna om säkerhet (safety), skydd (security), flygnavigering, sociala aspekter och miljön.

Europeiska unionens särskilda lagstiftning inom området för lufttransportmarknaden, som specificeras i bilaga I till avtalet, utgör grunden för det gemensamma luftfartsområdet. För att verkställa avtalet krävs det övergångsperioder, eftersom trafikrättigheterna gradvis avregleras i takt med att Ukraina anpassar sin egen lagstiftning till Europeiska unionens lagstiftning på luftfartsområdet. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag erbjuda tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som har till uppgift att administrera avtalet, dess genomförande och tolkning samt frågor som gäller tillämpningen av avtalet.

Avtalet syftar till att främja genomförandet av Parisavtalet om klimatförändringar och konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter från 1999 (Montrealkonventionen, FördrS 76/2004).

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner ikraftsättandet av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan. För att avtalet ska träda i kraft internationellt krävs det att Finland godkänner det. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom den blankettlag som ingår i propositionen.

I 1 § i den föreslagna lagen föreskrivs det att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag, sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller den i en blankettlag sedvanliga bestämmelsen som sätter i kraft de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I 2 § föreskrivs det att bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan avtalet träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 3 § föreskrivs det att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. Vidare föreskrivs det att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Propositionens konsekvenser

Det bilaterala luftfartsavtalet mellan Finland och Ukraina möjliggör redan nu flygtrafik mellan Finland och Ukraina. Det multilaterala luftfartsavtalet möjliggör en regelbunden flygtrafik mellan Finland och Ukraina och genom det slopas också begränsningar i tillträdet till marknaderna. Avlägsnandet av begränsningarna främjar handel, turism och investeringar parterna emellan.

Om det sker betydande förändringar i passagerarflödena, kan en öppning av marknaden få konsekvenser för växthusgasutsläppen och flygbullret. Om passagerarflödena ökar kan växthusgasutsläppen och flygbullret öka. Om trafikflödet styrs smidigare in på mer ändamålsenliga rutter, kan växthusgasutsläppen och flygbullret minska. Genom avtalet utvidgas tillämpningsområdet för Europeiska unionens miljöreglering till att omfatta Ukrainas territorium.

Propositionen har inga konsekvenser för militär eller statlig luftfart.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller för organisation och personal på nationell nivå.

5 Remissvar

Utlåtanden om utkastet till proposition begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket samt medlemmarna i flygtrafiksnätverket. Till flygtrafiksnätverket hör representanter förutom från ovannämnda aktörer även från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation vid EU, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Abp, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Abp, Nordic Regional Airlines Oy, Fintraffic, Board of Airline Representatives in Finland och Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry.

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att ministeriet instämmer i det som framförts i utkastet till proposition och understöder att avtalet godkänns och sätts i kraft. Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Även justitieministeriet och finansministeriet framförde i sina utlåtanden lagtekniska ändringsförslag, som också de har beaktats vid den fortsatta beredningen.

Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt utlåtande att verket har deltagit i avtalsförhandlingarna och att dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet. Transport- och kommunikationsverket konstaterade att verket stöder att propositionen lämnas till riksdagen i samma form som vid begäran om utlåtande.

Finnair Abp konstaterade i sitt utlåtande att bolaget stöder att avtalet sätts i kraft, eftersom det medför utökade affärsverksamhetsmöjligheter, jämlika verksamhetsbetingelser och harmoniserad reglering.

Försvarsministeriet konstaterade att propositionen inte har några konsekvenser för militär eller statlig luftfart och att ministeriet därmed inte har något att anföra om propositionsutkastet. Även

inrikesministeriet meddelade att det inte har något att yttra om propositionen. De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Bestämmelserna i avtalet grundar sig på EU:s och Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) standardavtalsklausuler.

I avtalsingressen fastställer parterna att de önskar skapa ett gemensamt luftfartsområde (CAA) som bygger på ömsesidig tillgång till parternas lufttransportmarknader, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av samma regler – särskilt när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, social harmonisering och miljöskydd. I ingressen konstateras att parterna noterar Ukrainas avsikt att i sin luftfartslagstiftning införliva motsvarande krav och standarder som i Europeiska unionen.

AVDELNING I: *ALLMÄNNA BESTÄMMELSER*

Artikel 1. *Mål och tillämpningsområde.* I artikeln ställs det som mål att skapa ett gemensamt luftfartsområde som ska baseras på fritt tillträde till lufttransportmarknaden och lika konkurrensvillkor.

Artikel 2. *Definitioner.* I artikeln definieras de viktigaste begreppen i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) standardavtalsklausuler.

Artikel 3. *Genomförande av avtalet.* Det föreskrivs i artikeln att parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att fullgöra avtalsförpliktelserna, och avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål. Artikeln påverkar inte parternas rättigheter och skyldigheter som härrör från dess deltagande i internationella organisationer och/eller internationella överenskommelser.

Artikel 4. *Icke-diskriminering.* I artikeln förbjuds all diskriminering på grund av nationalitet inom ramen för avtalet.

AVDELNING II: *REGLERINGSSAMARBETE*

Artikel 5. *Allmänna principer för regleringssamarbetet.* Det föreskrivs i artikeln att parterna på alla tänkbara sätt ska samarbeta för att se till att alla krav och standarder i de unionsrättsakter som förtecknas i bilaga I till avtalet gradvis införlivas med Ukrainas lagstiftning, och att Ukraina tillämpar dessa bestämmelser.

Artikel 6. *Efterlevnad av lagar och andra författningar.* I artikeln föreskrivs att de lagar och andra författningar som är tillämpliga inom den andra partens territorium ska iakttas med avseende på parternas lufttrafikföretag och luftfartygs passagerare, besättning och gods.

Artikel 7. *Flygsäkerhet.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar om luftfartssäkerhet som anges i del C i bilaga I till avtalet. Vidare föreskrivs det i artikeln om åtgärder som en part får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsbestämmelser med den andra parten.

Artikel 8. *Luftfartsskydd.* Det föreskrivs i artikeln att Ukraina i sin lagstiftning ska införliva bestämmelserna i Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) dokument 30, del II i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till avtalet. Det hänvisas i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av och föreskrivs vidare om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsarrangemangen. Parterna ska hjälpa varandra med att bekämpa olagligt besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar.

Artikel 9. *Flygledning.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar rörande flygledning som anges i del B i bilaga I till avtalet. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygledning.

Artikel 10. *Miljöskydd.* I artikeln bekräftas att miljöskyddet ska beaktas vid utarbetandet och genomförandet av luftfartspolitik. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler eller förfaranden överensstämmer med de lagstadgade krav och normer rörande miljöskydd som anges i del D i bilaga I till avtalet.

Artikel 11. *Konsumentskydd.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar rörande konsumentskydd som anges i del F i bilaga I till avtalet.

Artikel 12. *Industriellt samarbete.* I artikeln bekräftar parterna att de strävar efter att främja industriellt samarbete mellan tillverkare inom flygtekniksektorn.

Artikel 13. *Datoriserade bokningssystem.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar rörande datoriserade bokningssystem som anges i del G i bilaga I till avtalet.

Artikel 14. *Sociala aspekter.* Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar rörande sociala aspekter som anges i del E i bilaga I till avtalet.

Artikel 15. *Ny lagstiftning.* Det föreskrivs i artikeln att avtalet inte begränsar parternas rätt att ensidigt anta ny lagstiftning på området lufttransport, men att den andra parten ska informeras om detta. Gemensamma kommittén ska kontrollera att ny lagstiftning är förenlig med avtalet.

AVDELNING III: *EKONOMISKA BESTÄMMELSER*

Artikel 16. *Trafikrättigheter.* Enligt artikel 16.1 beviljar parterna varandra de rättigheter som fastställs i avtalet att bedriva överenskommen trafik på bestämda rutter enligt bilaga II med iakttagande av de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till avtalet. I artikel 16.2 förbjuds cabotage, det vill säga trafik mellan orter inom den andra partens territorium. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 13 kp. i lagen om transportservice.

Artikel 17. *Trafiktillstånd och tekniska tillstånd.* I artikeln föreskrivs om de villkor under vilka den ena partens behöriga myndighet ska bevilja trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag. Trafiktillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i leden är uppfyllda. I Finland beviljas trafiktillstånd av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 124 § i lagen om transportservice.

Artikel 18. *Ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut vad gäller lufttrafikföretags förmåga och nationalitet.* Det föreskrivs i artikeln att parternas behöriga myndigheter ska erkänna varandras myndighetsutredningar om lufttrafikföretagens förmåga eller nationalitet. I artikel 18.2 föreskrivs det om förfaranden i sådana fall där en parts behöriga myndigheter har anledning att misstänka att villkoren för beviljande av trafiktillstånd eller tekniska tillstånd inte har uppfyllts.

Artikel 19. *Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd.* I artikeln föreskrivs det om de fall där parternas behöriga myndigheter får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd för ett lufttrafikföretag i den andra parten. Centrala kriterier är avsaknad av förutsättningar för trafiktillstånd, brott mot artiklarna om flygsäkerhet och luftfartsskydd i lufttrafikföretagets avtal (artiklarna 7 och 8), brott mot lagar och andra författningar som är tillämpliga på partens territorium och att en part i enlighet med artikel 26.5 har kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

Artikel 20. *Investeringar i lufttrafikföretag.* I artikeln föreskrivs det om förfarandet för att, trots artiklarna 17 och 19, tillåta parterna eller deras medborgare majoritetsägande i eller faktisk kontroll över den andra partens lufttrafikföretag.

Artikel 21. *Avskaffande av kvantitativa begränsningar.* Det föreskrivs i artikeln att parterna ska avskaffa kvantitativa restriktioner för leveranser av utrustning, tillbehör, reservdelar och annat som är nödvändigt för att ett lufttrafikföretag ska kunna tillhandahålla lufttransporttjänster. Detta får dock inte hindra sådana restriktioner som fastställs på grundval av de skäl som anges i punkt 2 i artikeln.

Artikel 22. *Kommersiella möjligheter.* I artikeln föreskrivs om undanröjande av hinder för affärsverksamhet och bekräftas att parternas lufttrafikföretag har omfattande rättigheter att tillhandahålla och sälja lufttrafik, inbegripet rätten för lufttrafikföretag att utan lokal sponsor på den andra partens territorium ta i bruk försäljningsställen avsedda för tillhandahållande av lufttrafik.

Artikel 23. *Tullar och skatter.* Lufttrafikföretags luftfartyg, med reservdelar, förråd och annat som uteslutande är avsett för drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, samt bagage och last i direkt transitering befrias i artikeln på ömsesidig basis och i enlighet med parternas tillämpliga lagstiftning från alla importrestriktioner, skatter på egendom, tullar, punktskatter och liknande avgifter som tas ut av Europeiska unionen eller av nationella eller lokala myndigheter. Befrielsen gäller inte avgifter som grundar sig på kostnader för tillhandahållna tjänster eller bränsle för trafik mellan två punkter inom den ena partens territorium eller varor som sålts för annat ändamål än att konsumeras av passagerare ombord på ett luftfartyg som används mellan två punkter inom partens territorium. Artikeln påverkar inte området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import, och den påverkar heller inte bestämmelserna i överenskommelser mellan EU:s medlemsstater och Ukraina för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital.

Artikel 24. *Användaravgifter för flygplatser, luftfartsanläggningar och luftfartstjänster.* Det föreskrivs i artikeln att de avgifter som behöriga myndigheter tar ut för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster, flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster ska vara kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Avgifterna får dock inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. När avgifterna fastställs ska de behöriga myndigheterna sinsemellan utbyta den information som kan behövas för att säkerställa att användaravgifterna är skäliga.

Artikel 25. *Prissättning.* I artikeln åläggs parterna att tillåta lufttrafikföretag att fritt sätta priser grundat på fri och rättvis konkurrens. Priserna behöver inte meddelas parterna. De behöriga myndigheterna får vid behov diskutera förfaranden samt omständigheter och oklarheter som uppdagats i prissättningen för passagerare och frakt. Den behöriga myndigheten kan i Finland vara antingen Transport- och kommunikationsverket, konsumentombudsmannen eller Konkurrens- och konsumentverket, beroende på fallet.

Artikel 26. *Konkurrensutsatt miljö.* Det föreskrivs i artikeln att inom ramen för avtalet ska avdelning IV i associeringsavtalet mellan Europeiska unionen, dess medlemsstater och Ukraina tillämpas, om inte annat anges i avtalet. I artikeln bekräftar parterna att de har som mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten där statligt stöd som snedvrider konkurrensen och som strider mot konkurrensreglerna i Europeiska unionen inte är tillåtet. Vidare föreskrivs det i artikeln om de förfaranden som parterna kan vidta när de anser att en annan part bryter mot konkurrensreglerna. Bestämmelserna i artikeln påverkar inte parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt inom parternas respektive territorier.

Artikel 27. *Statistik.* Det föreskrivs i artikeln att parterna ska underlätta utbytet parterna emellan av statistisk information för granskning av lufttrafiken.

AVDELNING IV: *INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER*

Artikel 28. *Tolkning och genomförande.* Det föreskrivs i artikeln att parterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att avtalsförpliktelserna fullgörs, ansvara för att avtalet genomförs, bistå varandra vid utredningar av eventuella överträdelser och informera den andra parten vid åtgärder som berör den andra partens företag eller myndigheter. Bestämmelserna i avtalet och bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I ska tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av Europeiska unionens domstol och Europeiska kommissionen i den mån bestämmelserna i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EU-fördragen.

Artikel 29. *Gemensamma kommittén.* Det föreskrivs i artikeln att det inrättas en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna, som ska ansvara för förvaltningen av avtalet och se till att det genomförs på rätt sätt. I enlighet med etablerad praxis ska kommittén bestå av företrädare för såväl Ukraina som Europeiska unionen och medlemsstaterna. Beslutsrätten i kommittén fördelas mellan unionen och medlemsstaterna i enlighet med om unionen har exklusiv eller delad behörighet i frågan. I artikeln fastställs förfarandet i den gemensamma kommittén och den gemensamma kommitténs uppgifter.

Artikel 30. *Tvistlösning och skiljeförfarande.* I artikeln fastställs förfarandena för skiljeförfarande i sådana tvister som gäller tillämpningen eller tolkningen av avtalet som inte kan lösas genom samråd i gemensamma kommittén. Om en part underlåter att följa skiljenämndens avgörande, får den andra

parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i avtalet beviljar den felande parten.

Artikel 31. *Skyddsåtgärder.* I artikeln fastställs förfarandena för genomförande av skyddsåtgärder när en part anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt avtalet.

Artikel 32. *Utlämnande av information.* Det föreskrivs i artikeln att tjänstemän som agerar i enlighet med avtalet åläggs att, även efter det att deras tjänsteåligganden har upphört, inte yppa sekretessbelagda uppgifter till utomstående.

Artikel 33. *Övergångsbestämmelser.* I artikeln föreskrivs om förfarandet för de övergångsbestämmelser och övergångsperioder som fastställs i bilaga III till avtalet, särskilt när det gäller Ukrainas successiva övergång till genomförande i praktiken av kraven och standarderna i de unionsakter rörande civil luftfart som anges i bilaga I till avtalet.

Artikel 34. *Förhållande till andra avtal och/eller överenskommelser.* I artikeln föreskrivs att bestämmelserna i avtalet ska ha företräde framför relevanta bestämmelser i de bilaterala luftfartsavtalen och/eller överenskommelserna mellan parterna. Bestämmelserna i bilaterala avtal om ägarskap, trafikrättigheter, kapacitet, turtäthet, typ eller byte av flygplan, överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar och prissättning får dock fortsatt tillämpas om det är mer gynnsamt och förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan EU-medlemsstaterna och deras medborgare. När ett multilateralt luftfartsavtal som är bindande för båda parterna träder i kraft kan det enligt artikel 21 i luftfartsavtalet mellan Finland och Ukraina ordnas samråd i syfte att klarlägga i vilken mån bestämmelserna i det multilaterala avtalet inverkar på det bilaterala avtalet.

Artikel 35. *Finansiella bestämmelser.* Det föreskrivs i artikeln att parterna ska anslå nödvändiga finansiella resurser för genomförandet av avtalet.

AVDELNING V: *IKRAFTTRÄDANDE, ÖVERSYN, UPPSÄGNING OCH SLUTBESTÄMMELSER.*

Artikel 36. *Ändringar.* I avtalet föreskrivs att gemensamma kommittén på förslag av endera parten får besluta om ändring av bilagorna till avtalet i enlighet med artikel 15.3 (anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning i bilaga I). Kommittén består av företrädare för Ukraina, Europeiska unionen och alla medlemsstater. Beslutsrätten i kommittén fördelas mellan unionen och medlemsstaterna i enlighet med om unionen har exklusiv eller delad behörighet i frågan. Vidare kan parterna besluta att ändra avtalet. Avtalsändringarna träder i kraft först efter det att parterna har slutfört de interna förfaranden som krävs.

Artikel 37. *Uppsägning.* Det föreskrivs i artikeln att avtalet får sägas upp genom att underrätta den andra parten på diplomatisk väg samt om när avtalet upphör att gälla.

Artikel 38. *Ikraftträdande och provisorisk tillämpning.* Det föreskrivs i artikeln att parterna ska ratificera eller godkänna avtalet i enlighet med sina respektive förfaranden och att generalsekretariatet för Europeiska unionens råd är depositarie för ratifikations- eller godkännandeinstrumenten. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. Avtalet tillämpas provisoriskt från första dagen i den månad som följer efter dagen för den senaste not genom vilken parterna har underrättat varandra om fullgörandet av de nödvändiga nationella förfarandena för provisorisk tillämpning.

Artikel 39. *Registrering hos Icao och Förenta nationernas sekretariat.* I artikeln föreskrivs om registrering av avtalet hos Icaos råd och hos FN:s sekretariat när avtalet har trätt i kraft.

Artikel 40. *Giltiga texter.* Avtalet är upprättat i två exemplar på Europeiska unionens officiella språk och på ukrainska, vilka alla texter är lika giltiga.

Bilaga I. *FÖRTECKNING ÖVER DE TILLÄMPLIGA KRAV OCH STANDARDER SOM HAR ANTAGITS AV EUROPEISKA UNIONEN INOM OMRÅDET CIVIL LUFTFART OCH SOM SKA INFÖRLIVAS MED DEN UKRAINSKA LAGSTIFTNINGEN.* I bilagan förtecknas den EU-lagstiftning på området lufttransport som parterna ska följa. De bestämmelser som räknas upp i bilagan är direkt tillämplig lagstiftning i Finland. Gemensamma kommittén ska regelbundet uppdatera bilagan.

Bilaga II. *ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGVÄGAR.* I bilagan fastställs de rutter på vilka lufttrafikföretagen får tillhandahålla trafiktjänster och de rättigheter som gäller för de tjänster som tillhandahålls.

Bilaga III. *ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER.* I bilagan föreskrivs om de övergångsbestämmelser som gäller avtalet.

Bilaga IV. *FÖRTECKNING ÖVER DE CERTIFIKAT SOM AVSES I BILAGA III TILL AVTALET.* I bilagan finns bestämmelser om de certifikat avseende flygbesättning, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst som avses i bilagan om övergångsbestämmelser.

Bilaga V. *FÖRTECKNING ÖVER ANDRA STATER SOM AVSES I ARTIKLARNA 17, 19 OCH 22 I AVTALET OCH BILAGORNA II OCH III TILL AVTALET.* I bilagan anges de stater där eller vilkas medborgare lufttrafikföretag med majoritetsägande kan beviljas trafiktillstånd.

Bilaga VI. *FÖRFARANDEREGLER.* I bilagan räknas det upp tekniska förfaranderegler för samarbetet på expertnivå.

Bilaga VII. *KRITERIER SOM AVSES I ARTIKEL 26.4 TILL AVTALET.* I bilagan förtecknas sådant statligt stöd som är förenligt med avtalet.

Ikraftträdandet av avtalet kräver inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

8 Bifall av Ålands lagting

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

9 Genomförande och uppföljning

Genomförandet av avtalet följs upp i den gemensamma kommitté som avses i artikel 29 och som är sammansatt av företrädare för parterna.

10 Förhållande till andra propositioner

Samtidigt med denna proposition har regeringens propositioner om godkännande och sättande i kraft av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan, samt om godkännande och sättande i kraft av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, lämnats till riksdagen. Luftfartsavtalen med Armenien och Ukraina syftar till att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Luftfartsavtalet med Qatar hänger inte samman med projektet för att inrätta ett gemensamt europeiskt luftrum. Propositionernas ikraftträdande är inte beroende av varandra.

11 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, är ett blandat avtal. Blandade avtal innehåller bestämmelser som hör dels till unionens, dels till medlemsstaternas behörighet. Ett blandat avtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till unionens behörighet, enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkning omfattar riksdagens godkännandebehörighet inte de bestämmelser i blandade avtal som hör till unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som det omfattas av Finlands behörighet.

Enligt de så kallade Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i bilaterala luftfartsavtal. Till följd av domarna måste alla de bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersättas med nya avtal som överensstämmer med EU-rätten. Domarna innebar också att luftfartsavtal allt oftare ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna ska flygtrafiken betraktas som ett område av gemensamt intresse för unionen.

På de områden som omfattas av avtalet har EU-lagstiftning antagits i fråga om tillträde till marknaden, flygtrafikledning, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöfrågor, sociala aspekter, konsumentskydd, tullar och datoriserade bokningssystem. Den unionslagstiftning som gäller avtalet är förtecknad i bilaga I till avtalet.

Nationella bestämmelser om de områden avtalet omfattar finns i bland annat lagen om transportservice (320/2017), luftfartslagen (864/2014), lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011), konsumentskyddslagen (38/1978) och lagen om kombinerade resetjänster (901/2017). Dessa lagar kompletterar den övergripande EU-lagstiftningen. Den behörighet som gäller trafikrättigheter är nationell.

Enligt regeringens uppfattning omfattas artiklarna i avtalet av Europeiska unionens behörighet till följande delar: Artikel 2 (Definitioner) innehåller begrepp som gäller artiklar som hör till både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 4 (Icke-diskriminering), artikel 5 (Allmänna principer för regleringssamarbetet), artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om EU-reglering, artikel 7 (Flygsäkerhet), artikel 8 (Luftfartsskydd), artikel 9 (Flygledning), artikel 10 (Miljöskydd), artikel 11 (Konsumentskydd), artikel 13 (Datoriserade bokningssystem), artikel 14 (Sociala aspekter), artikel 15 (Ny lagstiftning) till den del det är fråga om EU-reglering, artikel 16 (Trafikrättigheter) i den mån det gäller

villkoren för beviljande av tillstånd, artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd) i den mån det gäller villkoren för avslag på ansökan om, återkallande eller begränsning av trafiktillstånd, artikel 20 (Investeringar i luft-trafikföretag), artikel 21 (Avskaffande av kvantitativa begränsningar), artikel 22 (Kommersiella möjligheter), artikel 23 (Tullar och skatter) i den mån det gäller tullar, artikel 24 (Användaravgifter för flygplatser, luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), artikel 26 (Konkurrensutsatt miljö), artikel 27 (Statistik), bilaga I (Förteckning över de tillämpliga krav och standarder som har antagits av Europeiska unionen inom området civil luftfart och som ska införlivas med den ukrainska lagstiftningen), bilaga II (Överenskommen trafik och angivna flygvägar), bilaga III (Övergångsbestämmelser), bilaga IV (Förteckning över de certifikat som avses i bilaga III till avtalet), bilaga V (Förteckning över andra stater som avses i artiklarna 17, 19 och 22 i avtalet och bilagorna II och III till avtalet), bilaga VI (Förfaranderegler) och bilaga VII (Kriterier som avses i artikel 26.4 till avtalet).

Enligt regeringens uppfattning hör bestämmelserna i avtalet till medlemsstaternas ansvarsområde enligt följande: Artikel 2 (Definitioner) innehåller begrepp som rör artiklar som hör till både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om nationell lagstiftning, artikel 12 (Industriellt samarbete), artikel 15 (Ny lagstiftning) till den del det är fråga om nationell reglering, artikel 16 (Trafikrättigheter) till den del den gäller beviljande av tillstånd, artikel 17 (Trafiktillstånd och tekniska tillstånd), artikel 18 (Ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut vad gäller lufttrafikföretags förmåga och nationalitet), artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd) i den mån det gäller avslag på ansökan om, återkallande eller begränsning av trafiktillstånd samt artikel 23 (Tullar och skatter) i den mån det gäller skatter. De artiklar som gäller institutionella bestämmelser, det vill säga artikel 3 (Genomförande av avtalet), artikel 28 (Tolkning och genomförande), artikel 29 (Gemensamma kommittén), artikel 30 (Tvistlösning och skiljeförfarande), artikel 31 (Skyddsåtgärder), artikel 32 (Utlämnande av information), artikel 33 (Övergångsbestämmelser), artikel 34 (Förhållande till andra avtal och/eller överenskommelser), artikel 35 (Finansiella bestämmelser), artikel 36 (Ändringar), artikel 37 (Uppsägning), artikel 38 (Ikraftträdande och provisorisk tillämpning) och artikel 39 (Registrering hos Icao och Förenta nationernas sekretariat) gäller statens suveränitet och hör således till Finlands behörighet.

Behovet av riksdagens samtycke

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Institutionella bestämmelser är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd).

Nedan behandlas artiklarna i avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 2 i avtalet definieras begreppen i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 2 hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 6 föreskrivs om efterlevande av lagar och författningar. I artikeln föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och artikeln hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 16 finns bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artiklarna 17 och 19 föreskrivs det om beviljande och återkallande av tillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

Artikel 18 gäller ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut vad gäller lufttrafikföretags förmåga och nationalitet. Bestämmelser om erkännande av tillstånd som beviljats utomlands finns i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 23 bestäms det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om statliga skatter och avgifter genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del de gäller skatter och avgifter. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

Artikel 30 i avtalet gäller tvistlösning och skiljeförfarande. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras, och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Eftersom avtalet inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan avtalet enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Kiev den 12 oktober 2021 ingångna avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, till den del det hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan

I enlighet med riksdagens föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Kiev den 12 oktober 2021 mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, ingångna avtalet om ett gemensamt luftfartsområde ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan avtalet träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 24 februari 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Avtalstext

AVTAL OM ETT GEMENSAMT LUFTFARTSOMRÅDE MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA SIDAN, OCH UKRAINA, Å ANDRA SIDAN KONUNGARIKET BELGIEN, REPUBLIKEN BULGARIEN, REPUBLIKEN KROATIEN, REPUBLIKEN TJECKIEN, KONUNGARIKET DANMARK, FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND, REPUBLIKEN ESTLAND, IRLAND, REPUBLIKEN GREKLAND, KONUNGARIKET SPANIEN, REPUBLIKEN FRANKRIKE, REPUBLIKEN ITALIEN, REPUBLIKEN CYPERN, REPUBLIKEN LETTLAND, REPUBLIKEN LITAUEN, STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG, UNGERN, MALTA, KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA, REPUBLIKEN ÖSTERRIKE, REPUBLIKEN POLEN, REPUBLIKEN PORTUGAL, RUMÄNIEN, REPUBLIKEN SLOVENIEN, REPUBLIKEN SLOVAKIEN, REPUBLIKEN FINLAND, KONUNGARIKET SVERIGE,

som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EU-fördragen) och som är medlemsstater i Europeiska unionen (medlemsstaterna), och

EUROPEISKA UNIONEN (unionen eller Europeiska unionen eller EU), å ena sidan, och
UKRAINA, å andra sidan,

alla ovannämnda nedan kallade parterna,

SOM ÖNSKAR skapa ett gemensamt luftfartsområde (CAA) som bygger på ömsesidig tillgång till parternas lufttransportmarknader, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av samma regler – särskilt när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, social harmonisering och miljöskydd,

COMMON AVIATION AREA AGREEMENT BETWEEN THE EUROPEAN UNION AND ITS MEMBER STATES, OF THE ONE PART, AND UKRAINE, OF THE OTHER PART THE KINGDOM OF BELGIUM, THE REPUBLIC OF BULGARIA, THE CZECH REPUBLIC, THE KINGDOM OF DENMARK, THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY, THE REPUBLIC OF ESTONIA, IRELAND, THE HELLENIC REPUBLIC, THE KINGDOM OF SPAIN, THE FRENCH REPUBLIC, THE REPUBLIC OF CROATIA, THE ITALIAN REPUBLIC, THE REPUBLIC OF CYPRUS, THE REPUBLIC OF LATVIA, THE REPUBLIC OF LITHUANIA, THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG, HUNGARY, THE REPUBLIC OF MALTA, THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, THE REPUBLIC OF AUSTRIA, THE REPUBLIC OF POLAND, THE PORTUGUESE REPUBLIC, ROMANIA, THE REPUBLIC OF SLOVENIA, THE SLOVAK REPUBLIC, THE REPUBLIC OF FINLAND, THE KINGDOM OF SWEDEN,

being parties to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter referred to as "the EU Treaties") and being Member States of the European Union (hereinafter referred to as the "EU Member States"),

and THE EUROPEAN UNION, hereinafter also referred to as "the EU", of the one part, and
UKRAINE, of the other part,

hereinafter jointly referred to as "the Parties";
DESIRING to create a common aviation area (CAA) based on mutual market access to the air transport markets of the Parties, with equal conditions of competition and respect for the same rules – including in the

areas of safety, security, air traffic management, social harmonisation and the environment;

SOM ÄR MEDVETNA OM den internationella civila luftfartens sammansatta karaktär samt om de rättigheter och skyldigheter som Ukraina och medlemsstaterna har till följd av medlemskap i internationella luftfartsorganisationer, särskilt Internationella civila luftfartsorganisationen och Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, och inom ramen för internationella avtal med tredje parter och internationella organisationer,

RECOGNISING the integrated character of international civil aviation and the rights and obligations of Ukraine and the EU Member States stemming from their membership of international aviation organisations, in particular the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and the European Organisation for the Safety of Air Navigation, as well as their rights and obligations under international agreements with third parties and international organisations;

SOM ÖNSKAR fördjupa förbindelserna mellan parterna på lufttransportområdet, inbegripet industriellt samarbete, och bygga vidare på den grund som lagts av det nuvarande systemet för luftfartsavtal för att främja ekonomiska och kulturella förbindelser samt transportförbindelser mellan parterna,

DESIRING to deepen relations between the Parties in the field of air transport, including in the area of industrial cooperation, and to build upon the framework of the existing system of air services agreements in order to promote economic, cultural and transport links between the Parties;

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av lufttransportmöjligheter, inbegripet uppbyggnad av ett lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

DESIRING to facilitate the expansion of air transport opportunities, including through the development of air transport networks in order to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transport services;

SOM ÄR MEDVETNA OM betydelsen av lufttransport för att främja handel, turism och investeringar,

RECOGNISING the importance of air transport in promoting trade, tourism and investment;

SOM BEAKTAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

SOM NOTERAR att det i avtalet om partnerskap och samarbete mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater och Ukraina föreskrivs att villkoren för ömsesidigt marknadstillträde och för tillhandahållande av lufttransporttjänster får regleras genom särskilda avtal i syfte att säkerställa en samordnad utveckling av transporter mellan parterna, anpassad till deras kommersiella behov,

BEARING IN MIND that the Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States and Ukraine provides that, with a view to assuring a coordinated development of transport between the Parties adapted to their commercial needs, the conditions of mutual market access and provision of services in air transport may be dealt with by specific agreements;

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för lufttrafikföretag att erbjuda allmänheten konkurrenskraftiga priser och tjänster på en öppen marknad vid resor och transporter,

DESIRING to make it possible for air carriers to offer passengers and shippers competitive prices and services in open markets;

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, ska gynnas av ett liberaliserat avtal,

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including air carrier workers, benefit from a liberalised agreement;

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga lufttransportavtal, med målsättningen att gradvis öppna marknaderna och maximera fördelarna för båda parternas konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning,

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the goal of gradually opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, workers and communities of both Parties;

SOM ÄR ÖVERENS OM att det är lämpligt att reglerna för ett gemensamt luftfartsområde ska baseras på relevant lagstiftning gällande inom Europeiska unionen som fastställs i bilaga I till det här avtalet, utan att det påverkar bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EU-fördragen) och Ukrainas författning,

AGREEING that it is appropriate to base the CAA rules on the relevant legislation within the European Union, as laid down in Annex I to this Agreement, without prejudice to the EU Treaties and the Constitution of Ukraine;

SOM NOTERAR Ukrainas avsikt att i sin luftfartslagstiftning införliva motsvarande krav och standarder som i Europeiska unionen, även med avseende på den framtida utvecklingen av lagstiftningen inom EU,

NOTING the intention of Ukraine to incorporate into its aviation legislation the corresponding requirements and standards of the European Union, including with regard to future legislative developments within the EU;

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd för internationella lufttransporter och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver den resande allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation;

SOM ÄR MEDVETNA OM att fullständig efterlevnad av reglerna för ett gemensamt luftfartsområde ger parterna rätt att utnyttja alla dess fördelar, inbegripet att öppna marknaderna och maximera nyttan för båda parternas konsumenter och industri,

RECOGNISING the benefits that both Parties can reap from full compliance with the CAA rules, including the opening of access to markets and the maximisation of benefits for the consumers and the industries of both Parties;

SOM ÄR MEDVETNA OM att skapandet av ett gemensamt luftfartsområde och tillämpningen av reglerna för detta inte kan uppnås utan övergångsbestämmelser,

RECOGNISING that the creation of the CAA and implementation of its rules cannot be achieved without transitional arrangements and that adequate assistance is important in this perspective;

SOM ÄR MEDVETNA OM vikten av lämpligt stöd för att åstadkomma detta,

EMPHASISING that air carriers should be treated in a transparent and non-discriminatory manner regarding their access to air transport infrastructures, especially where these infrastructures are limited, including access to airports;

SOM BETONAR att lufttrafikföretag bör behandlas på ett öppet och icke-diskrimine-

rande sätt i fråga om deras åtkomst till lufttransportinfrastruktur, till exempel, men inte uteslutande, tillträde till flygplatser, framförallt när denna infrastruktur är begränsad,
SOM ÖNSKAR garantera lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretag och ge dessa rättvis och lika möjlighet att bedriva den överenskomna trafiken,
SOM KONSTATERAR att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,
SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik och erkänner suveräna staters rätt att vidta lämpliga åtgärder för detta ändamål,
SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999,
SOM VÄLKOMNAR den pågående dialogen mellan parterna i syfte att fördjupa förbindelserna på andra områden, bland annat för att underlätta rörligheten för personer,
HAR ENATS OM FÖLJANDE.

DESIRING to ensure a level playing field for air carriers, allowing fair and equal opportunity for their air carriers to operate the agreed services;
RECOGNISING that government subsidies may adversely affect air carrier competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;
AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy and recognising the rights of sovereign States to take appropriate measures to this effect;
NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal 28 May 1999;
WELCOMING the ongoing dialogue between the Parties to deepen their relations in other areas, in particular to facilitate the movement of people,
HAVE AGREED AS FOLLOWS:

AVDELNING I
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER
ARTIKEL 1
Mål och tillämpningsområde

Syftet med detta avtal är att gradvis skapa ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater och Ukraina, som i synnerhet bygger på identiska bestämmelser i fråga om flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, miljöskydd, konsumentskydd, datoriserade bokningssystem och sociala aspekter. I detta avtal fastställs de regler, tekniska krav, administrativa förfaranden, grundläggande operativa normer och tillämpningsföreskrifter som ska gälla mellan parterna enligt de villkor som anges nedan.
Detta gemensamma luftfartsområde ska baseras på fritt tillträde till lufttransportmarknaden och lika konkurrensvillkor.

TITLE I
GENERAL PROVISIONS
Article 1
Objectives and scope

The aim of this Agreement is the gradual creation of a CAA between the European Union, its Member States and Ukraine founded on, in particular, identical rules in the areas of safety, security, air traffic management, the environment, consumer protection and computerised reservation systems, as well as identical rules with regard to social aspects. For this purpose, this Agreement sets out the rules, technical requirements, administrative procedures, basic operational standards and implementing rules applicable between the Parties.
That CAA shall be based on free access to the air transportation market and equal conditions of competition.

ARTIKEL 2
Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1.överenskommen trafik och angivna flygvägar: internationell lufttransport i enlighet med artikel 16 (Trafikrättigheter) i och bilaga II till detta avtal.
2.avtal: detta avtal och dess bilagor med ändringar.
3.lufttransport: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär (charter) trafik, och rena frakttjänster.

4.lufttrafikföretag: ett företag med giltig operativ licens eller motsvarande.
5.behöriga myndigheter: de offentliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

6.företag: företag som bildats i enlighet med civil- eller handelslagstiftningen, inbegripet kooperativa sammanslutningar, samt andra offentligrättsliga eller privaträttsliga juridiska personer, med undantag av sådana som inte drivs i vinstsyfte.
7.konventionen: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av såväl Ukraina som en medlemsstat eller medlemsstaterna,
och
b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de oavsett tidpunkt är i kraft för både Ukraina och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.

8.ECAA-avtalet: det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroa-

Article 2
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the following definitions apply:
1. "agreed services" and "specified routes" mean international air transport pursuant to Article 16 and Annex II to this Agreement;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
3. "air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire; for the avoidance of doubt, this includes scheduled and non-scheduled (charter) services and full cargo services;
4. "air carrier" means a company or undertaking with a valid operating licence or equivalent;
5. "competent authorities" means the government agencies or public bodies responsible for the administrative functions under this Agreement;
6. "companies or undertakings" means entities constituted under civil or commercial law, including cooperative societies, and other legal persons governed by public or private law, save for those which are non-profit-making;
7. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes
a) any amendment that has come into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Ukraine and an EU Member State or the EU Member States;
and
b) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Ukraine and an EU Member State or the EU Member States as is relevant to the issue in question;
8. "ECAA Agreement" means the multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the

tien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo[1] om inrättandet av ett europeiskt gemensamt luftfartsområde (European Common Aviation Area, ECAA).

9.Easa: Europeiska byrån för luftfartssäkerhet inrättad i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG.

10.faktisk kontroll: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller annat, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom

a) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,

b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ, omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.

11.faktisk tillsyn: fortlöpande kontroll utförd av den behöriga tillståndsmyndighet från en part som utfärdat en operativ licens eller ett operativt tillstånd till ett lufttrafikföretag, att de tillämpliga kriterierna för drift av internationell lufttrafik, på grundval av vilka en operativ licens eller ett operativt tillstånd utfärdats, uppfylls av detta lufttrafikföretag, i enlighet med tillämpliga nationella lagar och förordningar, medan, när det gäller säkerhet och skydd, den behöriga myndigheten upprätthåller lämplig tillsyn i enlighet med åtminstone Icaos standarder.

Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo (1) on the establishment of a European Common Aviation Area;

9. "EASA" means the European Aviation Safety Agency, established by Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC;

10. "effective control" means a relationship constituted by rights, contracts or any other means which, either separately or jointly, and having regard to the considerations of fact or law involved, confer the possibility of directly or indirectly exercising a decisive influence on an undertaking, in particular by means of:

a) the right to use all or part of the assets of an undertaking;

b) rights or contracts which confer a decisive influence on the composition, voting or decisions of the bodies of an undertaking or otherwise confer a decisive influence on the running of the business of the undertaking;

11. "effective regulatory control" means that the competent licensing authority of a Party which issued an operating licence or permit to an air carrier: (a) continuously verifies that the applicable criteria for the operation of international air services, on the basis of which an operating licence or permit is issued, are met by that air carrier, in accordance with relevant national laws and regulations; and (b) maintains appropriate oversight as regards safety and security in compliance with at least ICAO standards;

[1] Denna beteckning påverkar inte ståndpunkter om Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244 och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring.

12.EU-fördragen: fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
13.medlemsstat: en medlemsstat i Europeiska unionen.
14.förmåga: ett lufttrafikföretags förmåga att bedriva internationell lufttrafik, dvs. att företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunnande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som styr driften av sådan trafik.
15.femte frihetsrättighet: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds eller avslutas på den mottagande statens territorium.
16.full kostnad: kostnaden för att tillhandahålla lufttrafiktjänster med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när det är relevant, eventuella tillägg som syftar till att återspegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.
17.Icao: Internationella civila luftfartsorganisationen, som inrättas enligt konventionen.

18.internationell lufttransport: lufttransport mellan punkter i åtminstone två stater.

19.intermodal transport: allmän transport med luftfartyg samt ett eller flera markbundna transportsätt för befordran av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, mot ersättning eller hyra.
20.åtgärd: alla åtgärder som vidtas av en part, i form av lagar och andra författningar, regler, förfaranden, beslut eller administrativa handlingar eller i någon annan form.
21.medborgare:
a) alla fysiska eller juridiska personer med ukrainsk nationalitet, för Ukrainas del, eller med en medlemsstats nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, eller
b) alla juridiska personer som i) ägs direkt eller genom majoritetsägande och oavsett tidpunkt faktiskt kontrolleras av fysiska eller juridiska personer med ukrainsk nationalitet,

12. "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
13."EU Member State" means a Member State of the European Union;
14. "fitness" means whether an air carrier is fit to operate international air services, i.e. whether it has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations and requirements which govern the operation of such services;
15. "fifth freedom right" means the right or privilege granted by one State ("the Granting State") to the air carriers of another State ("the Recipient State") to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third State, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;
16. "full cost" means the cost of providing air service plus reasonable charge for administrative overhead and, where relevant, any applicable charges aimed at reflecting environmental costs and applied without distinction as to nationality;
17. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization established according to the Convention;
18. "international air transport" means air transport between points in at least two States;
19. "intermodal transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
20. "measure" means any measure by a Party, whether in the form of a law, regulation, rule, procedure, decision or administrative action, or in any other form;
21. "national" means:
a) in the case of Ukraine, any person having Ukrainian nationality or, in the case of the European Union and its Member States, any person having the nationality of an EU Member State; or
b) any legal entity: i) which is owned directly or through majority ownership and is at all times effectively controlled by, in the case of Ukraine, persons or entities having

för Ukrainas del, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller en av de i bilaga V angivna staternas nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, och ii) har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Ukraina, för Ukrainas del, eller i en medlemsstat, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del.

22.nationalitet: avseende ett lufttrafikföretag, huruvida lufttrafikföretaget uppfyller kraven gällande frågor som ägarskap, faktisk kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.

23.operativ licens:
a) för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, ett tillstånd, utfärdat av den behöriga tillståndsmyndigheten till ett företag, att tillhandahålla lufttrafik som omfattas av relevant EU-lagstiftning, och

b) för Ukrainas del, en licens för flygtransport av passagerare och/eller gods, utfärdad enligt den relevanta lagstiftningen i Ukraina.

24.pris:
a) flygpriser, som ska erläggas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare och bagage med lufttrafik och alla villkor som gäller för de priserna, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder, och

b) fraktpriser, som ska erläggas för transport av post och gods och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.
Denna definition omfattar i tillämpliga fall yttransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för dessa priser.

25.partnerskaps- och samarbetsavtalet: avtal om partnerskap och samarbete mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater och Ukraina, undertecknat i Luxemburg den 14 juni 1994, och eventuella efterföljande instrument.

Ukrainian nationality or, in the case of the European Union and its Member States, persons or entities having the nationality of an EU Member State or one of the other States listed in Annex V to this Agreement, and ii) the principal place of business of which is, in the case of Ukraine, in Ukraine or, in the case of the European Union and its Member States, in a Member State;
22) "nationality", in the context of an air carrier, means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control and principal place of business;
23. "operating licence" means:
a) in the case of the European Union and its Member States, an authorisation granted by the competent licensing authority to a company or undertaking, permitting it to provide air services under the relevant EU legislation; and
b) in the case of Ukraine, a licence for carriage by air of passengers and/or cargo, given under the relevant legislation of Ukraine;
24. "price" means:
a) air fares to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services; and

b) air rates to be paid for the carriage of mail and cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services.
This definition covers, where applicable, the surface transport in connection with international air transport, and the conditions to which the application of air fares and air rates is subject;
25. "Association Agreement" means the Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part, done at Brussels on 21 March 2014 and 27 June 2014, and any successor instrument;

26.huvudsakligt verksamhetsställe: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte där lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet säkerställande av fortsatt luftvärdighet.

27.allmän trafikplikt: alla skyldigheter som åläggs lufttrafikföretag att på en angiven flygväg garantera ett minsta utbud av reguljära lufttransporttjänster som tillgodoser fastställda standarder avseende kontinuitet, regelbundenhet, prissättning och minimikapacitet, vilka lufttrafikföretagen inte skulle åta sig om de endast beaktade sina kommersiella intressen. Parten får kompensera berörda lufttrafikföretag för att de uppfyller allmän trafikplikt.

28.Sesar: det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Single European Sky ATM Research Programme, Sesar), dvs. den tekniska delen av det gemensamma europeiska luftrummet som till 2020 ska ge EU en högeffektiv flygkontrollinfrastruktur som möjliggör säker och miljövänlig utveckling på lufttransportområdet.

29.subvention: alla finansiella bidrag som beviljas av en offentlig myndighet eller en regional eller annan offentlig organisation, dvs. när

a) ett förfarande som tillämpas av en statlig myndighet eller en regional offentlig myndighet eller annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, eller en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets skuld, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,

b) intäkter som normalt skulle tas in av staten eller av en regional myndighet eller en annan offentlig organisation efterskänks, inte drivs in eller minskas på ett otillbörligt sätt,

c) en statlig eller regional myndighet eller annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster, eller

d) en statlig eller regional myndighet eller en annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller

26. "principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier, within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;

27. "public service obligation" means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Party concerned for fulfilling public service obligations;

28. "SESAR" means the Single European Sky ATM Research Programme, which is the technological element of the Single European Sky and aims to give the EU a high-performance air traffic control infrastructure to enable the safe and environmentally friendly development of air transport;

29. "subsidy" means any financial contribution granted by a government, regional public body or other public organisation, i.e. where:

a) a practice of a government, regional public body or other public organisation involves a direct transfer of funds such as grants, loans or equity infusion, a potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;

b) revenue of a government, regional public body or other public organisation that is otherwise due is foregone, not collected or unduly diminished;

c) a government, regional public body or other public organisation provides goods or services other than general infrastructure, or purchases goods or services; or

d) a government, regional public body or other public organisation makes payments to a funding mechanism or entrusts or directs a private body to carry out one or more of the

flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,
och när detta medför en förmån.

types of functions referred to in points (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differ from practices normally followed by governments;
and where a benefit is thereby conferred;

30.parterna: å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater, i enlighet med deras respektive behörigheter, och, å andra sidan, Ukraina.

30. "territory" means, for Ukraine, the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of Ukraine and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union are applied and under the conditions laid down in those Treaties and any successor instrument;

31.territorium: i fråga om Ukraina, landområden och intilliggande territorialvatten under landets överhöghet, och i fråga om Europeiska unionen, landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilka fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tillämpas, och enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag eller i eventuella efterföljande instrument.

31. "Transit Agreement" means the International Air Services Transit Agreement, done at Chicago on 7 December 1944;

32.transitöverenskommelsen: Transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer som undertecknades i Chicago den 7 december 1944.

32. "user charge" means a charge imposed on air carriers by the competent authority or permitted by that authority for the use by aircrafts, their crews, passengers, cargo and mail of facilities and services related to air navigation (including in the case of overflights), air traffic control, and airport and aviation security.

33.användaravgift: en avgift som åläggs lufttrafikföretagen av den behöriga myndigheten eller som av den behöriga myndigheten tillåts tas ut av luftfartyg, deras besättningar, passagerare, frakt och post för deras användning av anläggningar och tjänster som rör flygtrafiktjänster (även överflygningar), flygkontrolltjänst, säkerhet på flygplatser och luftfartsskydd.

ARTIKEL 3
Genomförande av avtalet

1. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta

Article 3
Implementation of the Agreement

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall abstain from

avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.
2. Genomförandet av ovannämnda åtgärder ska inte påverka någon parts rättigheter och skyldigheter som härrör från dess deltagande i internationella organisationer och/eller internationella överenskommelser, särskilt konventionen och transitöverenskommelsen.

3. I enlighet med principerna i punkt 1 ska parterna göra följande:

a) Inom ramen för detta avtal ska de avskaffa alla ensidiga administrativa, tekniska eller andra åtgärder, som kan utgöra en indirekt begränsning och ha diskriminerande effekter på tillhandahållandet av lufttrafiktjänster i enlighet med detta avtal.
b) Inom ramen för detta avtal ska de avhålla sig från att genomföra administrativa, tekniska eller lagstiftningsmässiga åtgärder som kan leda till diskriminering av den andra partens medborgare eller företag vid tillhandahållandet av tjänster i enlighet med detta avtal.

any measure which could jeopardise the attainment of the objectives of this Agreement.
2. The implementation of the measures referred to in paragraph 1 of this Article shall be without prejudice to the rights and obligations of any Party stemming from its participation in international organisations and/or international agreements, in particular the Convention and the Transit Agreement.
3. In applying the measures of paragraph 1 of this Article, the Parties shall, within the scope of this Agreement:
a) abolish all unilateral administrative, technical or other measures which could constitute an indirect restriction and have discriminatory effects on the provision of air services under this Agreement; and

b) refrain from implementing administrative, technical or legislative measures which could have the effect of discriminating against nationals or companies or undertakings of the other Party in the provision of services under this Agreement.

ARTIKEL 4
Icke-diskriminering

Inom ramen för detta avtal, och utan att det påverkar några särskilda bestämmelser som ingår i avtalet, ska all diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden.

Article 4
Non-discrimination

Within the scope of this Agreement, and without prejudice to any special provisions contained therein, any discrimination on grounds of nationality shall be prohibited.

AVDELNING II
REGLERINGSSAMARBETE
ARTIKEL 5
Allmänna principer för regleringssamarbetet

1.Parterna ska på alla tänkbara sätt samarbeta för att se till att alla krav och standarder i de EU-rättsakter som anges i bilaga I till detta avtal gradvis införlivas med Ukrainas lagstiftning, och att Ukraina tillämpar dessa bestämmelser genom

TITLE II
REGULATORY COOPERATION
Article 5
General principles of regulatory cooperation

1. The Parties shall cooperate through all possible means to ensure the progressive incorporation in Ukraine's legislation of the requirements and standards of the European Union acts listed in Annex I to this Agreement, as well as the implementation by Ukraine of these provisions via:

a) regelbundna samråd, i den gemensamma kommitté som anges i artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal, om tolkningen av den i punkt 1 i denna artikel angivna EU-lagstiftningen avseende flygsäkerhet och luftfartsskydd, flygledning, miljöskydd, tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor, sociala frågor, konsumentskydd och andra områden som omfattas av avtalet,
b) lämpligt stöd på särskilda områden som identifieras av parterna,
c) samråd och utbyte av information om ny lagstiftning i enlighet med artikel 15 (Ny lagstiftning) i detta avtal.
2.Ukraina ska vidta de åtgärder som krävs för att införliva kraven och standarderna i de EU-rättsakter som anges i bilaga I till detta avtal med det ukrainska rättssystemet och genomföra dessa, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i artikel 33 (övergångsbestämmelser) och tillhörande bilaga III till detta avtal.
3.Parterna ska utan dröjsmål underrätta varandra om sina respektive myndigheter som är ansvariga på områdena säkerhetstillsyn, luftvärdighet, tillstånd för lufttrafikföretag, flygplatsfrågor, luftfartsskydd, flygledning, utredning av olyckor och tillbud och fastställande av flygtrafik- och flygplatsavgifter genom den gemensamma kommitté som anges i artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal.

a) periodic consultations, within the framework of the Joint Committee referred to in Article 29 ("Joint Committee") of this Agreement on the interpretation of the European Union acts listed in Annex 1 to this Agreement related to aviation safety and security, air traffic management, environmental protection, market access and ancillary issues, social matters, consumer protection and other areas covered by this Agreement;
b) provision of adequate assistance in specific areas identified by the Parties;
c) consultations and exchange of information on new legislation according to Article 15 of this Agreement.
2. Ukraine shall adopt the necessary measures to incorporate into the Ukrainian legal system and implement the requirements and standards of the European Union acts listed in Annex I to this Agreement in accordance with the transitional arrangements specified in Article 33 and the related Annex III to this Agreement.
3. The Parties shall inform each other on their respective authorities responsible in the area of safety oversight, airworthiness, air carriers licensing, airport matters, aviation security, air traffic management, accident and incident investigation, establishment of air navigation and airport charges without delay through the Joint Committee.

ARTIKEL 6
Efterlevnad av lagar och andra författningar

1.En parts lagar och andra författningar som är tillämpliga avseende inresa till eller utresa från det egna territoriet med luftfartyg som utför lufttransport, eller avseende drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet, ska tillämpas på den andra partens luftfartyg och iakttas av sådana vid inresa till, utresa från och under den tid då de befinner sig inom den förstnämnda partens territorium.
2.En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods ska vid inresa till, utresa från eller under uppehåll inom den andra par-

Article 6
Compliance with laws and regulations

1. While entering, within or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in air transport, or to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's air carriers.

2. While entering, within or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to

tens territorium, personligen eller genom ombud, uppfylla de krav som fastställs i de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för passagerares, besättnings och gods inresa till eller utresa från det territoriet med luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's air carriers.

ARTIKEL 7
Flygsäkerhet

1.Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande flygsäkerhet som anges i del C i bilaga I till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2.Samtidigt som Ukraina måste utföra konstruktions-, tillverknings-, registrerings- och operatörstatens funktioner och uppgifter, i enlighet med konventionen, ska landet i sin lagstiftning införliva och i praktiken tillämpa de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

3.Parterna ska samarbeta för att säkerställa att Ukraina i praktiken genomför sin lagstiftning som antogs i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel. I detta syfte ska Ukraina delta i arbetet i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet som observatör från och med dagen för detta avtals ikraftträdande, i enlighet med bilaga VI till detta avtal.

4.För att säkerställa driften av den överenskomna trafiken enligt punkt 1 a, b, c och d i artikel 16 (Trafikrättigheter) i detta avtal ska båda parterna erkänna luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och andra certifikat som har utfärdats eller godkänts av den andra parten och som fortfarande är i kraft som giltiga, förutsatt att villkoren för sådana certifikat minst motsvarar de miniminormer som kan komma att inrättas i enlighet med konventionen.

Article 7
Aviation safety

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, the Parties shall act in conformity with their respective legislation concerning the requirements and standards relating to aviation safety specified in Annex I, Part C, to this Agreement under the conditions set out in this Article.

2. While continuing to carry out functions and tasks of the State of design, manufacture, registration and operator, as provided by the Convention, Ukraine shall incorporate in its legislation and effectively implement the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article, in accordance with the transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement.

3. The Parties shall cooperate to ensure the effective implementation by Ukraine of its legislation adopted with the aim of incorporating the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article. For this purpose, Ukraine shall be involved in the work of EASA as an observer from the date of entry into force of this Agreement, as provided for in Annex VI to this Agreement.

4. To ensure operating of agreed services under points (a), (b), (c) and (d) of Article 16(1) of this Agreement, each Party shall recognise as valid certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

5.Medlemsstaternas erkännande av de certifikat utfärdade av Ukraina som avses i bilaga IV avsnitt I till detta avtal ska ske genom beslut i enlighet med de bestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

6.Parterna ska samarbeta i syfte att uppnå överensstämmelse mellan certifieringssystem i fråga om att upprätta och bibehålla luftvärdighet.

7.Parterna ska se till att luftfartyg registrerade hos den ena parten vilka misstänks inte uppfylla internationella standarder för flygsäkerhet enligt konventionen och landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.
8.Parterna ska på relevanta sätt utbyta information, bland annat om resultat, från rampinspektioner som utförs i enlighet med punkt 7 i denna artikel.

9. En parts behöriga myndigheter får när som helst begära samråd med den andra partens behöriga myndigheter om den andra partens upprätthållande av säkerhetsstandarderna, inbegripet i ett annat område än de områden som omfattas av de rättsakter som avses i bilaga I till detta avtal, eller om de resultat som konstaterades under rampinspektionerna. Sådant samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar från det att begäran framställs.
10. Ingenting i detta avtal ska tolkas som en begränsning av en parts befogenhet att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst den konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller en tjänst eventuellt
a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller kraven och standarderna i den lagstiftning som anges i del C i bilaga I till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet,
b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 7 i denna artikel – om att ett luftfartyg eller drif-

5. The recognition by the EU Member States of certificates issued by Ukraine referred to in Annex IV, Section 1, to this Agreement shall be decided in accordance with the provisions stipulated in Annex III to this Agreement.
6. The Parties shall cooperate towards the convergence of certification systems in the areas of initial and continuing airworthiness.

7. The Parties shall ensure that aircraft registered in one Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention and landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.
8. The Parties shall exchange information, including on any findings, identified during ramp inspections carried out in accordance with paragraph 7 of this Article through the relevant means.
9. The competent authorities of a Party may request consultations with the competent authorities of the other Party at any time concerning the safety standards maintained by the other Party, including in areas other than those covered by the acts referred to in Annex I to this Agreement, or on findings, identified during the ramp inspections. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
10. Nothing in this Agreement shall be construed so as to limit the authority of a Party to take all appropriate and immediate measures whenever it ascertains that an aircraft, a product or an operation may:
a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention or the requirements and standards specified in Annex I, Part C, to this Agreement whichever is applicable;
b) give rise to serious concerns – established through an inspection referred to in paragraph 7 of this Article – that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply

ten av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller de krav och standarder som anges i del C i bilaga I till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

c) ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller de krav och standarder som anges i del C i bilaga I till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

11. När en part vidtar åtgärder enligt punkt 10 i denna artikel ska den omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att den vidtar dessa åtgärder.

12. När åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 10 i denna artikel inte avbryts trots att skälen för dem inte längre existerar, får endera parten hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén.

13. Alla ändringar av den nationella lagstiftningen med avseende på vilken status de behöriga myndigheterna i Ukraina eller någon behörig myndighet i EU-medlemsstaterna ska ha, ska utan dröjsmål meddelas av den berörda parten till de andra parterna.

with the minimum standards established pursuant to the Convention or the requirements and standards specified in Annex I, Part C, to this Agreement whichever is applicable; or

c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention or the requirements and standards specified in Annex I, Part C, to this Agreement whichever is applicable.

11. Where a Party takes action under paragraph 10 of this Article, it shall promptly inform the competent authorities of the other Party of taking such action, providing reasons for its action.

12. Where measures taken in application of paragraph 10 of this Article are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, either Party may refer the matter to the Joint Committee.

13. Any amendments to national law with respect to the status of the competent authorities of Ukraine or any competent authority of the EU Member States shall be notified, without delay, by the Party concerned to the other Parties.

ARTIKEL 8
Luftfartsskydd

1. Ukraina ska i sin lagstiftning införliva och faktiskt genomföra bestämmelserna i Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) dokument 30, del II i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal. Inom ramen för de bedömningar som avses i punkt 2 i artikel 33 (Övergångsbestämmelser) i detta avtal, får Europeiska kommissionens inspektörer delta som observatörer i de inspektioner som utförs av de behöriga myndigheterna i Ukraina på flygplatser som är belägna på Ukrainas territorium, enligt en mekanism som de båda parterna har kommit överens om. Detta avtal påverkar inte de rättigheter och skyldigheter som Ukraina och medlemsstaterna har enligt bestämmelserna i bilaga 17 till konventionen.

Article 8
Aviation security

1. Ukraine shall incorporate in its legislation and effectively implement the provisions contained in the European Civil Aviation Conference (ECAC) Document 30, Part II, in accordance with the transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement. In the context of the assessments provided for in Article 33(2) of this Agreement, European Commission inspectors may participate as observers in the inspections carried out by the Ukrainian competent authorities in airports located in the territory of Ukraine, according to a mechanism agreed by the two Parties. This Agreement shall be without prejudice to the rights and obligations of Ukraine and the EU Member States under Annex 17 to the Convention.

2. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationell lufttrafik, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av.

3. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

4. Parterna ska sinsemellan handla i enlighet med standarderna för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Icao, och som utgör bilagor till konventionen, i den mån sådana skyddsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Båda parter ska ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller som har sin huvudsakliga verksamhet eller varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa luftfartsskyddsbestämmelser.

5. För att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar ska parterna se till att

2. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as both Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which both Parties are parties.

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Both Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to

verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium som till exempel, men inte uteslutande, säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage och säkerhetskontroll av frakt och post före ombordstigning på och lastning av luftfartyget, liksom säkerhetskontroll av förnödenheter som används ombord och varuleveranser till flygplatser samt tillträdeskontroll och säkerhetskontroll av andra personer än passagerare vid tillträde till behörighetsområden. Åtgärderna ska anpassas om så behövs, för att lösa problem med sårbarhet och hot inom den civila luftfarten. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att på den andra partens begäran iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 4, vid inresa till, utresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium.

6. Vardera parten ska också vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot, om den andra parten av rimliga säkerhetsskäl begär det. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta ska varje part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda skyddsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller driftmässig inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Parten får begära ett möte med gemensamma kommittén för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 29 (Gemensamma kommittén).

7. När det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säkerhet, deras passagerare eller besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

8. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder

protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage and security controls for cargo and mail prior to boarding or loading of aircraft, as well as security controls for in-flight supplies and airport supplies and access control and screening of persons other than passengers upon entering to security restricted areas. Those measures shall be adjusted as necessary, to address vulnerabilities and threats in civil aviation. Each Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 of this Article required by the other Party, for entry into, departure from or while within the territory of that other Party.

6. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 29 of this Agreement.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

8. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such

ska alltid vidtas på grundval av ömsesidigt samråd, om det är praktiskt möjligt.
9. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel, ska den parten begära omedelbart samråd med den andra parten.
10. Om en tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniska tillstånd), trafiktillstånd utfärdade för ett eller fler luftfartyg tillhörande den andra parten vägras, återkallas, begränsas eller förses med villkor.
11. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det, får en part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.
12. Alla åtgärder som vidtas enligt punkterna 10 och 11 i denna artikel ska avbrytas så snart den andra parten följer alla bestämmelser i denna artikel.

measures shall be taken on the basis of mutual consultations.
9. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party shall request immediate consultations with the other Party.
10. Without prejudice to Article 19 of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Party.

11. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.
12. Any action taken in accordance with the paragraph 10 or 11 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Party with the full provisions of this Article.

ARTIKEL 9
Flygledning

1.Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande flygledning som anges i del B i bilaga I till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2.Ukraina ska i sin lagstiftning införliva och i praktiken tillämpa de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

3.Parterna ska samarbeta på flygledningsområdet för att säkerställa genomförandet i praktiken av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, samt för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Ukraina med målsättningen att höja de nuvarande säkerhetsstandarderna och

Article 9
Air traffic management

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, the Parties shall act in conformity with their respective legislation concerning the requirements and standards relating to air traffic management specified in Annex I, Part B, to this Agreement under the conditions set out in this Article.
2. Ukraine shall incorporate in its legislation and effectively implement the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article in accordance with the transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement.
3. The Parties shall cooperate in the field of air traffic management to ensure the effective implementation by Ukraine of its legislation adopted with the aim of incorporating the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article, as well as with a view to extending the Single European Sky to Ukraine in order to enhance current safety standards and overall

den övergripande effektiviteten hos den allmänna lufttrafiken i Europa, optimera flygkontrolltjänstens kapacitet, minimera förseningarna och öka miljöeffektiviteten.

4. I detta syfte ska Ukraina delta som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande och de ukrainska behöriga enheterna och/eller myndigheterna ska medverka på ett icke-diskriminerande sätt, genom en lämplig samordning rörande Sesar i enlighet med tillämplig lagstiftning.
5. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygledning.
6. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet
a) ska Ukraina vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygledning till det gemensamma europeiska luftrummet, och
b) ska Europeiska unionen underlätta Ukrainas deltagande i operativ verksamhet på områdena flygtrafiktjänst, användning av luftrummet och driftskompatibilitet som härrör från det gemensamma europeiska luftrummet.
7. Detta avtal ska inte påverka Ukrainas rättigheter och skyldigheter enligt konventionen eller gällande regionala flygtrafikavtal som godkänts av Icao-rådet. Efter ikraftträdandet av detta avtal ska alla efterföljande regionala avtal följa dess bestämmelser.

8. I syfte att bibehålla en hög säkerhetsnivå för att maximera luftrummets kapacitet och flygledningens effektivitet, och med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal, ska Ukraina organisera det luftrum som landet ansvarar för i överensstämmelse med EU:s krav i fråga om inrättandet av funktionella luftrumsblock som avses i del B i bilaga I till detta avtal.

Parterna ska samarbeta kring en eventuell integrering av det luftrum som Ukrainas ansvarar för i ett funktionellt luftrumsblock, i överensstämmelse med EU:s lagstiftning och med

efficiency of general air traffic operations in Europe, to optimise air traffic control capacities, to minimise delays and to increase environmental efficiency.
4. To this purpose, Ukraine shall be involved as an observer in the Single Sky Committee from the date of entry into force of this Agreement and Ukrainian competent entities and/or authorities shall be associated on a non-discriminatory basis, through appropriate coordination regarding SESAR in accordance with the relevant legislation.

5. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.
6. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation:

a) Ukraine shall take the necessary measures to adjust its air traffic management institutional structures to the Single European Sky; and
b) the European Union shall facilitate the participation of Ukraine in operational activities in the fields of air navigation services, airspace use and interoperability that stem from the Single European Sky.

7. This Agreement shall be without prejudice to the rights and obligations of Ukraine under the Convention, as well as regional air navigation agreements in force and approved by the ICAO Council. After the entry into force of this Agreement, any subsequent regional agreement should comply with its provisions.
8. With a view to maintaining a high level of safety in order to maximise the capacity of airspace and efficiency of air traffic management and subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, Ukraine shall organise the airspace under its responsibility in line with the EU requirements concerning the establishment of functional airspace blocks (FABs), as referred to in Annex I, Part B, to this Agreement.
The Parties shall cooperate to consider the possible integration of the airspace under Ukraine's responsibility into a FAB, in line

hänsyn till de operativa fördelarna med en sådan integration.

9. Medlemsstaternas erkännande av de relevanta certifikat utfärdade av Ukraina som avses i bilaga IV, avsnitt 2 till detta avtal ska ske genom beslut i enlighet med de bestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

with EU legislation and taking into consideration the operational benefits of such integration.

9. The recognition by the EU Member States of the relevant certificates issued by Ukraine referred to in Annex IV, Section 2, to this Agreement shall be decided in accordance with Annex III to this Agreement.

ARTIKEL 10
Miljöskydd

1. Parterna inser vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en luftfartspolitik. Parterna bekräftar att konkreta globala, regionala, nationella och/eller lokala åtgärder krävs för att minimera den civila luftfartens miljökonsekvenser.

2. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande miljöskydd som anges i del D i bilaga I till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

3.Ukraina ska i sin lagstiftning införliva och i praktiken tillämpa de krav och standarder som avses i punkt 2 i denna artikel, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

4.Parterna ska samarbeta för att säkerställa genomförandet i praktiken av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 2 i denna artikel och samtidigt bekräfta vikten av att arbeta tillsammans, för att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens inverkan på miljön, och för att säkerställa att eventuella åtgärder minska inverkan är fullt förenliga med målen i detta avtal.

5.Ingenting i detta avtal ska hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet och inte strider mot

Article 10
Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing aviation policy. The Parties acknowledge that effective global, regional, national and/or local action is needed to minimise civil aviation's impact on the environment.

2. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, the Parties shall act in conformity with their respective legislation concerning the requirements and standards relating to the environment specified in Annex I, Part D, to this Agreement under the conditions set out in this Article.

3. Ukraine shall incorporate in its legislation and effectively implement the requirements and standards referred to in paragraph 2 of this Article, in accordance with the transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement.

4. The Parties shall cooperate to ensure the effective implementation by Ukraine of its legislation adopted with the aim of incorporating the requirements and standards referred to in paragraph 2 of this Article, while recognising the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

5. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport pro-

parternas rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag.

vided that such measures are applied without distinction as to nationality and do not contradict rights and obligations of the Parties under international law.

ARTIKEL 11
Konsumentskydd

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande konsumentskydd som anges i del F i bilaga I till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.
2. Ukraina ska i sin lagstiftning införliva och i praktiken tillämpa de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

3. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att Ukraina i praktiken genomför sin lagstiftning som antogs i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel.
4. Parterna ska också samarbeta för att säkerställa skyddet av konsumenternas rättigheter som följer av detta avtal.

Article 11
Consumer protection

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, the Parties shall act in conformity with their respective legislation concerning the requirements and standards relating to consumer protection specified in Annex I, Part F, to this Agreement.
2. Ukraine shall incorporate in its legislation and effectively implement the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article, in accordance with the transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement.
3. The Parties shall cooperate to ensure the effective implementation by Ukraine of its legislation adopted with the aim of incorporating the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article.
4. The Parties shall also cooperate to ensure the protection of consumers' rights ensuing from this Agreement.

ARTIKEL 12
Industriellt samarbete

1. Parterna ska sträva efter att främja industriellt samarbete, i synnerhet genom

i) utveckling av affärsförbindelser mellan tillverkare inom flygtekniksektorn på båda sidor,
ii) främjande och utveckling av gemensamma projekt som syftar till en hållbar utveckling av luftfartssektorn, inbegripet dess infrastruktur,
iii) tekniskt samarbete kring genomförandet av EU:s standarder,
iv) främjande av möjligheter för tillverkare och formgivare inom flygtekniksektorn, och
v) främjande av investeringar inom ramen för detta avtal.

Article 12
Industrial cooperation

1. The Parties shall aim at enhancing industrial cooperation, and in particular by means of:
i) development of business links between aviation manufacturers of both sides;

ii) promotion and development of joint projects aiming at the sustainable development of the air transport sector, including its infrastructure;
iii) technical cooperation for the implementation of EU standards;
iv) promotion of opportunities for aviation manufacturers and designers; and
v) promotion of investment within the scope of this Agreement.

2. Detta avtal ska inte påverka de befintliga tekniska och industriella standarder i Ukraina för tillverkning av luftfartyg och komponenter till dessa som inte omfattas av bilaga I till detta avtal.
3. Gemensamma kommittén ska övervaka och underlätta det industriella samarbetet.

2. This Agreement shall be without prejudice to existing technical and industrial standards in Ukraine for the manufacturing of aircraft and their components that are not covered by Annex I to this Agreement.
3. The Joint Committee shall monitor and facilitate industrial cooperation.

ARTIKEL 13
Datoriserade bokningssystem

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande datoriserade bokningssystem som anges i del G i bilaga I till detta avtal. Parterna skall garantera fritt tillträde för den ena partens datoriserade bokningssystem till den andra partens marknad.

2. Ukraina ska i sin lagstiftning införliva och i praktiken tillämpa de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

3. Parterna ska samarbeta för att säkerställa genomförandet i praktiken av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel.

Article 13
Computerised reservation systems

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, the Parties shall act in conformity with their respective legislation concerning the requirements and standards relating to computerised reservation systems specified in Annex I, Part G, to this Agreement. The Parties shall guarantee free access by one Party's computerised reservation systems to the other Party's market.
2. Ukraine shall incorporate in its legislation and effectively implement the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article, in accordance with transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement.
3. The Parties shall cooperate to ensure the implementation by Ukraine of its legislation adopted with the aim of incorporating the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article.

ARTIKEL 14
Sociala aspekter

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande sociala aspekter som anges i del E i bilaga I till detta avtal.
2. Ukraina ska vidta de åtgärder som krävs för att i sin lagstiftning införliva och i praktiken tillämpa de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i bilaga III till detta avtal.

Article 14
Social aspects

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement, the Parties shall act in conformity with their respective legislation concerning the requirements and standards relating to social aspects specified in Annex I, Part E, to this Agreement.
2. Ukraine shall adopt the necessary measures to incorporate in its legislation and effectively implement the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article, in accordance with transitional provisions stipulated in Annex III to this Agreement.

3. Parterna ska samarbeta för att säkerställa genomförandet i praktiken av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel.

3. The Parties shall cooperate to ensure the implementation by Ukraine of its legislation adopted with the aim of incorporating the requirements and standards referred to in paragraph 1 of this Article.

ARTIKEL 15
Ny lagstiftning

1. Detta avtal ska inte påverka varje parts rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i denna artikel och i artikel 4 (Icke-diskriminering) i detta avtal efterlevs, ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III till detta avtal.

2. När den ena parten överväger att anta ny lagstiftning inom ramen för detta avtal eller en ändring av sin lagstiftning ska den informera den andra parten om detta. På begäran av en av parterna ska gemensamma kommittén senast två månader efter det att den underrättats organisera en dialog om vilka följder den nya lagstiftningen eller ändringen har för detta avtals avsedda funktion.
3. Gemensamma kommittén ska
(a)fatta beslut om att ändra bilaga I till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet, eller
(b)anta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller

(c)rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals avsedda funktion.

Article 15
New legislation

1. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Article and of Article 4 of this Agreement, to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex I to this Agreement.
2. When one Party considers adopting new legislation within the scope of this Agreement or an amendment to its legislation it shall inform the other Party. Upon the request of either Party, the Joint Committee shall within two months thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.
3. The Joint Committee shall:
(a)adopt a decision revising Annex I to this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;
(b)adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question is to be regarded as in accordance with this Agreement; or
(c) recommend any other measures for adoption within a reasonable period of time to ensure the proper functioning of this Agreement.

AVDELNING III
EKONOMISKA BESTÄMMELSER
ARTIKEL 16
Trafikrättigheter

1. Vardera parten ska enligt bilagorna II och III till detta avtal bevilja den andra parten föl-

TITLE III
ECONOMIC PROVISIONS
Article 16
Grant of rights

1. Each Party shall grant to the other Party in accordance with Annexes II and III to this

jande rättigheter för internationell lufttransport som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:
a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.
b) Rätt att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).
c) Rätt att under utövande av överenskommen trafik på en angiven flygväg landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Inget i detta avtal ska anses ge ukrainska lufttrafikföretag rätt att inom en medlemsstats territorium ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med en annan punkt inom den medlemsstatens territorium som destination.

Agreement the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Party:
a) the right to fly over its territory without landing;
b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combination; and
d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of Ukraine the right to take on board, in the territory of any EU Member State, passengers, baggage, cargo and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State.

ARTIKEL 17
Trafiktillstånd och tekniska tillstånd

Vid ansökan om trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd av ett lufttrafikföretag från den ena parten, som ska göras i den form och på det sätt som föreskrivs för trafiktillstånd eller tekniska tillstånd, ska den andra partens behöriga myndigheter bevilja lämpliga godkännanden med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om ukrainska lufttrafikföretag:
– Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Ukraina och en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig ukrainsk lagstiftning, och
– faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Ukraina och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
– om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal ska

Article 17
Operating authorisation and technical permission

On receipt of applications for operating authorisation or technical permission from an air carrier of one Party, which should be submitted in the form and manner prescribed for operating authorisations or technical permissions, the competent authorities of the other Party shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:
a) for an air carrier of Ukraine:
(i) the air carrier has its principal place of business in Ukraine and holds a valid operating licence in accordance with the applicable law of Ukraine;
(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Ukraine and the relevant competent authority is clearly identified; and
(iii) unless otherwise determined under Article 20 of this Agreement, the air carrier is

lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av Ukraina och/eller av dess medborgare.
b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:
– Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom en medlemsstats territorium i enlighet med EU-fördragen och en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig unionslagstiftning, och
– faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och

– om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av medlemsstater och/eller deras medborgare eller av andra stater som förtecknas i bilaga V till detta avtal och/eller deras medborgare.
c) Lufttrafikföretaget ska uppfylla villkoren i de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) i detta avtal.
d) Bestämmelserna i artikel 7 (Flygsäkerhet) och artikel 8 (Luftfartsskydd) i detta avtal ska upprätthållas och tillämpas.

owned directly or through majority ownership and effectively controlled by Ukraine and/or its nationals;

(b) for an air carrier of the European Union:

(i) the air carrier has its principal place of business in the territory of an EU Member State under the EU Treaties and holds a valid operating licence in accordance with the applicable European Union law;
(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant competent authority is clearly identified; and
(iii) unless otherwise determined under Article 20 of this Agreement, the air carrier is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by one or more EU Member States and/or by their nationals or by other States listed in Annex V to this Agreement and/or by their nationals;

(c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement; and

(d) the provisions set forth in Articles 7 and 8 of this Agreement are being maintained and administered.

ARTIKEL 18
Ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut vad gäller lufttrafikföretags ekonomiska förmåga och nationalitet

1. Vid ansökan om trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd av ett lufttrafikföretag från den ena parten ska den andra partens behöriga myndigheter erkänna det beslut avseende ekonomisk förmåga och/eller nationalitet som har fattats av den första partens behöriga myndighet vad gäller det lufttrafikföretaget, som om beslutet hade fattats av de egna behöriga myndigheterna, och ska inte utreda ärendet ytterligare, om inte annat följer av nedanstående.
2. Om den mottagande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan

Article 18
Reciprocal recognition of regulatory determinations with regard to air carrier fitness and nationality

1. On receipt of an application for operating authorisation or technical permission from an air carrier of one Party, the competent authorities of the other Party shall recognise any fitness or nationality determination made by the competent authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities and not inquire further into such matters, except as provided for in paragraph 2 of this Article.
2. If, after receipt of an application for operating authorisation or technical permission

om trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd har särskilda skäl att tvivla på att villkoren i artikel 17 (Trafiktillstånd och tekniska tillstånd) i detta beslut för beviljande av lämpliga trafiktillstånd eller tekniska tillstånd har uppfyllts, trots att tillsynsbeslutet har fattats av den andra partens behöriga myndigheter, ska de genast underrätta de myndigheterna och ange välgrundade skäl för sitt tvivel. I detta fall får endera parten söka samråd, vilket kan inbegripa företrädare för berörda behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör tvivlet, och sådana begäranden ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal.

from an air carrier, or after the grant of such operating authorisation or technical permission, the competent authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the competent authorities of the other Party the conditions prescribed in Article 17 of this Agreement for the grant of appropriate operating authorisations or technical permissions have not been met, then they are to promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which may include representatives of the relevant competent authorities and/or additional information relevant to this concern and such requests are to be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee.

ARTIKEL 19
Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd

1. Vardera parts behöriga myndigheter får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:
a) I fråga om ukrainska lufttrafikföretag:
– Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Ukraina eller har inte en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig ukrainsk lagstiftning,
– faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls inte av Ukraina eller den behöriga myndigheten är inte tydligt angiven, eller
– om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal, lufttrafikföretaget är inte ägt, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte faktiskt av Ukraina och/eller av dess medborgare.
b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

Article 19
Refusal, revocation, suspension, limitation of operating authorisation or technical permission

1. The competent authorities of either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Party where:

(a) for an air carrier of Ukraine:
(i) the air carrier does not have its principal place of business in Ukraine or does not hold a valid operating licence in accordance with the applicable law of Ukraine;
(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by Ukraine or the relevant competent authority is not clearly identified; or
(iii) unless otherwise determined under Article 20 of this Agreement, the air carrier is not owned directly or through majority ownership or effectively controlled by Ukraine and/or its nationals;

(b) for an air carrier of the European Union:

– Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, eller har inte en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning,
– faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls inte av den medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd eller dess behöriga luftfartsmyndighet är inte tydligt angiven, eller
– om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal, lufttrafikföretaget är inte ägt, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte faktiskt av medlemsstater och/eller deras medborgare eller av andra stater som förtecknas i bilaga V till detta avtal och/eller deras medborgare.
c) Lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar).
d) Bestämmelserna i artikel 7 (Flygsäkerhet) och artikel 8 (Luftfartsskydd) i detta avtal upprätthålls eller tillämpas inte.
e) En part har enligt punkt 5 i artikel 26 (Konkurrensutsatt miljö) i detta avtal kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.
2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller 1 d i detta avtal får den ena parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra partens behöriga myndigheter.
3. Ingendera parten ska utnyttja de rättigheter som fastställs i denna artikel för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd för några lufttrafikföretag från en part på grund av att en eller flera parter i ECAA-avtalet eller deras medborgare är majoritetsägare i och/eller faktiskt kontrollerar lufttrafikföretaget, förutsatt att denna part eller dessa parter i ECAA-avtalet erbjuder ömsesidig behandling och tillämpar bestämmelserna och villkoren i ECAA-avtalet.

(i) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of a EU Member State under the EU Treaties, or does not hold a valid operating licence in accordance with the applicable European Union law; or
(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the competent authority is not clearly identified; or
(iii) unless otherwise determined under Article 20 of this Agreement, the air carrier is not owned, directly or through majority ownership or effectively controlled by one or more EU Member States and/or their nationals or by the other States listed in Annex V to this Agreement and/or their nationals;

(c)the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement;

(d) the provisions set forth in Articles 7 and 8 of this Agreement are not being maintained or administered; or
(e) a Party has made the determination in accordance with Article 26(5) of this Agreement that the conditions for a competitive environment are not being fulfilled.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with point (c) or (d) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the competent authorities of the other Party.
3. Neither Party shall use its rights established by this Article to refuse, revoke, suspend or limit operating authorisations or technical permissions of any air carriers of a Party on the grounds that majority ownership and/or effective control of that air carrier is vested in one or more Parties to the ECAA Agreement or their nationals, provided that such Party or Parties to the ECAA Agreement offer reciprocal treatment and apply the terms and conditions of the ECAA Agreement.

ARTIKEL 20
Investeringar i lufttrafikföretag

Article 20
Investment in air carriers

1. Utan hinder av bestämmelserna i artiklarna 17 (Trafiktillstånd och tekniska tillstånd) och 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniska tillstånd) i detta avtal ska det vara tillåtet för medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i eller faktiskt kontrollera ett ukrainskt lufttrafikföretag eller för Ukraina eller dess medborgare att vara majoritetsägare i eller faktiskt kontrollera ett EU-lufttrafikföretag, om detta föregås av ett beslut av den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal.
2. I beslutet ska de villkor som är förknippade med bedrivandet av den överenskomna trafiken enligt detta avtal och med trafiken mellan tredjeländer och parterna anges. Bestämmelserna i artikel 29 (Gemensamma kommittén), punkt 8 i detta avtal ska inte gälla denna typ av beslut.

1. Notwithstanding Articles 17 and 19 of this Agreement, the majority ownership or the effective control of an air carrier of Ukraine by the EU Member States and/or their nationals, or of an air carrier of the European Union by Ukraine and/or its nationals, shall be permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee.

2. That decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Parties. Article 29(8) of this Agreement shall not apply to this type of decision.

ARTIKEL 21
Avskaffande av kvantitativa begränsningar

1. Utan att det påverkar tillämpningen av mer gynnsamma bestämmelser i befintliga avtal, och inom tillämpningsområdet för detta avtal, ska parterna avskaffa kvantitativa restriktioner och åtgärder som har motsvarande effekt för leveranser av utrustning, tillbehör, reservdelar och annat som är nödvändigt för att ett lufttrafikföretag ska kunna fortsätta tillhandahålla lufttransporttjänster enligt villkoren i detta avtal.
2. Den skyldighet som avses i punkt 1 i denna artikel får inte hindra parterna från att förbjuda eller införa restriktioner för leveranser av skäl som rör allmän ordning, allmän säkerhet, skydd för människors och djurs hälsa och liv eller bevarande av växter, eller skydd av immateriell, industriell och kommersiell äganderätt. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en dold restriktion av handeln mellan parterna.

Article 21
Abolition of quantitative restrictions

1. Without prejudice to more favourable provisions in existing agreements and within the scope of this Agreement, the Parties shall abolish quantitative restrictions and measures having an equivalent effect on the transfer of equipment, supplies, spare parts and other devices when they are necessary for an air carrier to continue to provide air transport services under the conditions foreseen by this Agreement.
2. The obligation referred to in paragraph 1 of this Article shall not preclude the Parties from prohibiting or imposing restrictions on such transfers justified on the grounds of public policy or public security, of the protection of health and life of humans, animals or plants, or of the protection of intellectual, industrial and commercial property. Such prohibitions or restrictions shall not, however, constitute a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on trade between the Parties.

ARTIKEL 22
Kommersiella möjligheter

Article 22
Commercial opportunities

Affärsverksamhet

1. Parterna är överens om att hinder för kommersiella aktörers affärsverksamhet skulle vara till förfång för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna är därför överens om att faktiskt och ömsesidigt sträva efter att undanröja hinder för båda parternas kommersiella aktörers affärsverksamhet där sådana hinder kan stå i vägen för affärer, leda till snedvridning av konkurrensen eller hindra utvecklingen av lika villkor.

2. Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal ska utarbeta ett förfarande för samarbete i frågor som rör affärsverksamhet och kommersiella möjligheter. Den ska också övervaka framstegen med att konkret undanröja hindren för kommersiella operatörers affärsverksamhet och regelbundet se över utvecklingen, bland annat i fråga om lagstiftning och rättsliga ändringar när detta är nödvändigt. Enligt artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal får en part begära ett sammanträde i gemensamma kommittén för att diskutera frågor som rör tillämpningen av denna artikel.

Företrädare för lufttrafikföretag

3. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att etablera kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet, däribland rätten att sälja och utfärda biljetter och/eller flygfraktsedlar av alla slag, både sina egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktsedlar.

4. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att, i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning, till den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning, tekniska uppgifter och drift, samt annan specialistpersonal, som behövs för tillhandahållande av lufttransporter. Dessa personalbehov kan, om lufttrafikföretagen så väljer, uppfyllas av företagets egen personal eller av personal från en annan organisation eller ett annat företag eller lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på den andra partens territorium och som har tillstånd att bedriva sådan verksamhet på den andra partens territorium.

Doing business

1. The Parties agree that obstacles to doing business encountered by commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties therefore agree to engage in an effective and reciprocal process to remove obstacles to doing business encountered by commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations, create distortions to competition or hamper the development of a level playing field.

2. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities, shall monitor progress in effectively addressing obstacles to doing business encountered by commercial operators and shall regularly review developments, including, if necessary, those concerning legislative and regulatory changes. In accordance with Article 29 of this Agreement, a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this Article.

Air carrier representatives

3. The air carriers of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport and related activities, including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills of any other carrier.

4. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. These staff requirements may, at the option of the air carriers, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or air carrier operating in the territory of the other Party, authorised to perform such services in the territory of that

Båda parter ska vid behov underlätta och expediera utfärdandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt denna punkt, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar.

Party. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding 90 days, subject to the relevant laws and regulations in force.

Marktjänster

5. Om inte annat framgår av övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal, ska följande gälla:

a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan ska alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra partens territorium

i) utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller

ii) välja bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller marktjänster, helt eller delvis, under förutsättning att de leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parternas lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) För följande kategorier av marktjänster, dvs. bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja och fysisk hantering av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter som anges i led a i och a ii ovan inskränkas endast om det motiveras av begränsningar enligt de lagar och andra författningar som gäller inom den andra partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst (self-handling), och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstleverantörerna, ska alla marktjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor.

c) Alla leverantörer av marktjänster tillhörande vardera parten, oavsett om det rör sig om ett lufttrafikföretag eller inte, ska när det gäller marktjänster på den andra partens territorium ha rätt att tillhandahålla marktjänster till de lufttrafikföretag från parterna som är verksamma vid samma flygplats, om detta är tillåtet enligt tillämpliga lagar och andra författningar och förenligt med dessa.

Ground handling

5. Subject to the transitional provisions set out in Annex III to this Agreement:

(a) without prejudice to point (b), each air carrier shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:

(i) the right to perform its own ground handling ("self-handling"); or

(ii) the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market;

(b) for baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, and freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a)(i) and (ii) may be subject to constraints according to the laws and regulations applicable in the territory of the other Party. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, all such services shall be available on both an equal and non-discriminatory basis to all air carriers;

(c) any ground handling provider of each Party, whether an air carrier or not, shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party the right to provide ground handling services for air carriers of the Parties operating at the same airport, where authorised and consistent with applicable laws and regulations.

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

6. Fördelningen av tillgängliga ankomst- och avgångstider vid flygplatserna inom parternas territorier ska ske på ett oberoende, öppet och icke-diskriminerande sätt och utan dröjsmål.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

7. Varje parts lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter och därmed förknippade tjänster, direkt och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget, genom ett annat lufttrafikföretag eller via internet. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana transporttjänster och därmed förknippade tjänster, och vem som helst ska ha rätt att köpa sådana transporttjänster i lokal valuta eller i fritt konvertibla valutor i enlighet med den lokala valutalagstiftningen.

8. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande transaktioner och överföringar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in.

9. Det ska vara tillåtet för båda parternas lufttrafikföretag att betala lokala omkostnader, inbegripet bränsleinköp, på den andra partens territorium i nationell valuta. Parterna ska tillåta att den ena partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana omkostnader på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokal valutalagstiftning.

Samarbetsavtal

10. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parternas lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och om gemensamma linjebeteckningar, med

Allocation of slots at airports

6. The allocation of available slots at the airports in the territories of the Parties shall be carried out in an independent, transparent, non-discriminatory and timely manner.

Sales, local expenses and transfer of funds

7. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transportation and related services in the territory of the other Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier, through another air carrier or through the internet. Each air carrier shall have the right to sell such transportation and related services, and any person shall be free to purchase such transportation and services, in the currency of that territory or in freely convertible currencies in accordance with the local currency legislation.

8. Each air carrier shall have the right to convert into freely convertible currencies and remit local revenues from the territory of the other Party to its home territory or to the country or countries of its choice according to the applicable legislation. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the official rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

9. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in national currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with local currency legislation.

Cooperative arrangements

10. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

a) den andra partens lufttrafikföretag,
b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

c) tillhandahållare av yttransport (land- eller sjötransport), oavsett land,
under förutsättning att
i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har de trafikrättigheter som krävs och ii) de säljande lufttrafikföretagen har de trafikrättigheter som krävs inom ramen för tillämpliga bilaterala bestämmelser och iii) avtalen uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. När det gäller försåld passagerartransport som innefattar gemensamma linjebeteckningar, ska köparen på försäljningsstället eller under alla omständigheter vid incheckning, eller vid ombordstigning i fall där någon incheckning inte krävs för ett anslutningsflyg, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

(a) any air carrier or carriers of the Parties;
(b) any air carrier or carriers of a third country; and
(c) any surface (land or maritime) transport provider,
provided that:
(i) the operating carrier holds the appropriate authority; (ii) the marketing carriers hold the appropriate route rights within the relevant bilateral provisions and (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or on boarding where no check-in is required for a connecting flight, which transportation providers will operate each sector of the service.

Intermodal transport
11. När det gäller passagerartransporter ska yttransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att yttransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företagets eget namn. Yttransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan yttransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

Intermodal transportation
11. In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws or regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name. Surface transport providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transport providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.

12. a) Utan att det påverkar kraven i tillämpliga lagar och andra författningar eller tillämpningen av andra bestämmelser i detta avtal, ska båda parternas lufttrafik- och fraktföretag tillåtas att i samband med internationell lufttransport med samma flygfraktsedel, utan inskränkningar, använda alla yttransportsätt för godstransport till och från alla punkter inom Ukrainas eller Europeiska gemenskapens territorier eller i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter att transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något

12. Without prejudice to applicable laws and regulations requirements and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport under the same air waybill any surface transport for cargo to or from any points in the territories of Ukraine and the European Union or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond. Such cargo,

tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med yt- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna yttransporter eller ingå avtal om sådana med andra yttransportföretag, inbegripet yttransporter som utförs av andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet yt- eller lufttransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

b) Vid tillämpning av led a i denna punkt ska yttransport omfatta både land- och sjötransport.

Leasing

13. a) Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg med eller utan besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal.

b) Ingendera parten ska kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal.

c) Ett lufttrafikföretag från Ukraina eller Europeiska unionen får endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning (wet-leasing) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga V, för att utöva de rättigheter som avses i detta avtal. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av tillståndsmyndigheten i det inhyrande lufttrafikföretagets land och meddelas den andra partens behöriga myndighet.

Franchising/branding/handelslicens

14. Parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om franchising, branding eller handelslicens med någondera partens eller tredjeländers företag, inbegripet lufttrafikföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de

whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

For the purposes of the first subparagraph of this paragraph, "surface transport" shall include both land and maritime transportation.

Leasing

13. The air carriers of each Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft with or without crew leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements.

Neither Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.

The leasing with crew (wet-leasing) by an air carrier of Ukraine of an aircraft of an air carrier of a third country, or by an air carrier of the European Union of an aircraft of an air carrier of a third country, other than those mentioned in Annex V to this Agreement, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. It shall be submitted for prior approval to the licensing authority of the air carrier which is the lessee of the wet-leased aircraft and to the competent authority of the other Party.

Franchising, branding and commercial concession arrangements

14. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising, branding or commercial concession arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries provided that the air carriers hold the appropriate authority

lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt de som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

Nattstopp
15. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att göra nattstopp på flygplatser tillhörande den andra parten som är öppna för internationell trafik.

Night-stops
15. The air carriers of each Party shall have the right to make night-stops at airports of the other Party that are open to international traffic.

ARTIKEL 23
Tullar och skatter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmateriel, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande ska på ömsesidig basis vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid

Article 23
Customs duties and taxation

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise duties and similar fees and charges that are:
(a) imposed by the national or local authorities or the European Union; and
(b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, under relevant applicable legislation of a Party, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the

utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport.
c) Bränsle, smörjmedel och teknisk förbrukningsmateriel som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.
3. Utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som bedriver lufttrafik mellan två punkter inom dess territorium.
4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning och inte får överföras utan att relevanta tullar och skatter erläggs.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena partens lufttrafikföretag, med ett lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, ingår avtal om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

other Party engaged in international air transport, including in cases where such stores are to be used on a part of the journey performed over that territory;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;
(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in or on an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such supplies are to be used on a part of the journey performed over that territory;
(d) printed material, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, including in cases where such material are to be used on a part of the journey performed over that territory; and
(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory on a non-discriminatory basis for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities and not to be transferred without payment of relevant customs duties and taxes.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the air carriers of one Party have contracted with another air carrier which similarly enjoys such exemptions from the other Party for the loan or transfer in the territory of the other

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord under flygning mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.
7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter där dessa inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.
8. Sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under deras kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

9. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i detta avtal ska inte påverka bestämmelserna i överenskommelser för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital som kan ha ingåtts mellan medlemsstaterna och Ukraina och som eventuellt är i kraft vid den aktuella tidpunkten.

ARTIKEL 24
Användaravgifter för flygplatser, luftfartsanläggningar och luftfartstjänster

1. Parterna ska se till att de användaravgifter som behöriga myndigheter eller organ från den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster, flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9 (Flygledning), får dessa avgifter avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet

Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.
6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.
7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of the service provided.
8. The regular airborne equipment, as well as the material and supplies normally retained on board the aircraft of an air carrier of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
9. The stipulations of this Agreement shall not affect the field of VAT, with the exception of turnover tax on imports. The provisions of this Agreement shall not affect the provisions of any convention between a Member State and Ukraine for the avoidance of double taxation on income and on capital that may be in force at the relevant time.

Article 24
User charges for airports and aviation facilities and services

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control, airport, aviation security and related facilities and services are just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. Without prejudice to Article 9 of this Agreement, these charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging au-

av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgifterna får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna fastställs. Användaravgifter ska fastställas i nationell eller utländsk valuta av de behöriga myndigheter eller organ i parternas länder som tar ut avgifterna.

2. Parterna ska uppmuntra till eller begära samråd i enlighet med befintlig tillämplig lagstiftning mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag och/eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkt 1 i denna artikel. Båda parter ska garantera att de myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar brukarna om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

thorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be imposed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed. User charges shall be established by the competent charging authorities or bodies of the Parties in national or foreign currency.

2. Each Party shall encourage or require consultations in accordance with the existing applicable legislation, between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers and/or their representative bodies using the services and facilities, and shall ensure that the competent charging authorities or bodies and the air carriers or their representative bodies exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the user charges in accordance with the principles of paragraph 1 of this Article. Each Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges in order to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

ARTIKEL 25
Prissättning

1. Parterna ska tillåta att priser sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.
2. Parterna får inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna.
3. Om vardera partens behöriga myndigheter anser att ett pris är oförenligt med vad som anges i denna artikel ska de sända lämpligt meddelande till den andra berörda partens behöriga myndigheter och får de begära samråd

Article 25
Pricing

1. The Parties shall permit the air carriers to freely establish prices on the basis of free and fair competition.
2. The Parties shall not require prices to be filed or notified.
3. If the competent authorities of either Party believe that any price is inconsistent with the considerations set out in this Article, they shall send appropriate notice to the

med dessa myndigheter. Samråd mellan de behöriga myndigheterna får hållas om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäliga, orimliga, diskriminerande eller subventionerade av staten. Sådana samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att begäran om samråd mottogs.

competent authorities of the other Party concerned and may request consultations with these authorities. Consultations between the competent authorities may be held on matters such as prices which may be unjust, unreasonable, discriminatory or subsidised. Such consultations shall be held not later than 30 days after the date of receipt of the request.

ARTIKEL 26
Konkurrensutsatt miljö

1. Inom ramen för detta avtal ska bestämmelserna i avdelning VI (Konkurrens, skydd av immateriell, industriell och kommersiell äganderätt och lagstiftningssamarbete) i partnerskaps- och samarbetsavtalet eller ett efterföljande avtal mellan Europeiska unionen, dess medlemsstater och Ukraina tillämpas, om inte mer specifika regler om konkurrens och statligt stöd till luftfartssektorn ingår i detta avtal.
2 Parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten. Parterna erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om lufttrafikföretagen verkar på helt kommersiella grunder och inte subventioneras av staten.

3. Statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller vissa luftfartsprodukter eller luftfartstjänster, är oförenligt med avtalet, i den mån det kan påverka handeln mellan parterna inom luftfartssektorn.

4. I fråga om statligt stöd ska alla förfaranden som strider mot denna artikel bedömas på grundval av de kriterier som följer av tillämpningen av konkurrensreglerna i Europeiska unionen, särskilt de som anges i bilaga VII till detta avtal.
5. En part som konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium, särskilt på grund av en subvention, som skulle inverka negativt på dess lufttrafikföretags möjligheter att konkurrera rättvist och på lika villkor, får den lämna synpunkter till den andra parten. Parten får också begära att den

Article 26
Competitive environment

1. Within the scope of this Agreement, Title IV of the Association Agreement or any successor agreement between the European Union, its Member States and Ukraine shall apply, except where more specific rules on competition and State aid for the aviation sector are included in this Agreement.

2. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers operate on a fully commercial basis and are not subsidised.
3. State aid which distorts or threatens to distort competition by favouring certain companies or undertakings or certain aviation products or services, is incompatible with the proper functioning of this Agreement, insofar as it may affect trade between the Parties in the aviation sector.
4. As regards State aid, any practices contrary to this Article shall be assessed on the basis of criteria arising from the application of the competition rules applicable in the European Union and in particular the ones specified in Annex VII to this Agreement.
5. If one Party finds that conditions exist in the territory of the other Party, in particular due to a subsidy, which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as

gemensamma kommitté som föreskrivs i artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal sammanträder. Samråd ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om en tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 30 dagar från samrådens början ska den part som begärt samråden ha rätt att vidta åtgärder för att den eller de berörda lufttrafikföretagens tillstånd vägras, återkallas, tillfälligt upphävs eller begränsas i enlighet med artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning) i detta avtal.

6. De åtgärder som vidtas enligt punkt 5 i denna artikel ska vara relevanta, proportionella och i omfattning och varaktighet begränsade till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig mot det eller de lufttrafikföretag som gynnas av subventionen eller förhållandena enligt den här artikeln och ska inte påverka en parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 31 (Skyddsåtgärder) i detta avtal.

7. En part får, efter att ha underrättat den andra parten, kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

8. Ingenting i detta avtal får begränsa eller äventyra behörigheten för någondera parts konkurrensmyndigheter i den meningen att alla frågor som rör tillämpningen av konkurrenslagstiftningen faller under deras exklusiva behörighet. Åtgärder som vidtas enligt denna artikel ska inte påverka åtgärder som vidtas av dessa myndigheter, som ska vara helt oberoende av åtgärder som vidtagits i enlighet med denna artikel.

9. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt inom parternas respektive territorier.

10. Parterna ska utbyta information med beaktande av de begränsningar som tystnadsplikten och skyddet för företagshemligheter kräver.

provided for in Article 29 of this Agreement. From the receipt of such a request, consultations shall start within 30 days. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the start of consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend or limit the authorisations of the air carrier(s) concerned, in accordance with Article 19 of this Agreement.

6. The actions, referred to in paragraph 5 of this Article, shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier or air carriers benefiting from a subsidy or the conditions referred to in this Article, and shall be without prejudice to the right of either Party to take action under Article 31 of this Agreement.

7. Each Party, upon notification to the other Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Party including entities at the State, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

8. Nothing in this Agreement shall limit or jeopardise the power of the competition authorities of the Parties in that all matters relating to the enforcement of competition law fall under their exclusive competence. Any action taken pursuant to this Article shall be without prejudice to actions taken by these authorities, which shall be fully independent from actions taken pursuant to this Article.

9. This Article shall apply without prejudice to the Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Parties.

10. The Parties shall exchange information taking into account the limitations imposed by the requirements of professional and business confidentiality.

ARTIKEL 27
Statistik

Article 27
Statistics

1. Parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken.

2. Parterna ska samarbeta inom ramen för den gemensamma kommittén enligt artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för detta avtal.

1. Each Party shall provide the other Party with statistics that are required by domestic laws and regulations and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.

2. The Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

AVDELNING IV
INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER
ARTIKEL 28
Tolkning och genomförande

1. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. Varje part ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt. Ukraina ska även ansvara för genomförandet av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte att med sin lagstiftning införliva kraven och standarderna i de unionsakter rörande civil luftfart som avses i bilaga I till detta avtal.

3. Varje part ska förse den andra parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra parten och som berör den andra partens myndigheter eller företag, ska den andra partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.

TITLE IV
INSTITUTIONAL PROVISIONS
Article 28
Interpretation and enforcement

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or specific, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.

2. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement. Ukraine shall be responsible as well for the implementation of its legislation adopted with the aim of incorporating into its legal system the requirements and standards of the European Union acts relating to civil aviation referred to in Annex I to this Agreement.

3. Each Party shall give the other Party all necessary information and assistance in relation to investigations on possible infringements of provisions of this Agreement which the other Party carries out under its respective competences as provided for in this Agreement.

4. Whenever the Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of substantial interest to the other Party and which concern the authorities or companies or undertakings of the other Party, the competent authorities of the other Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.

5. I den mån bestämmelserna i detta avtal och bestämmelserna i de rättsakter som anges i bilaga I till detta avtal i allt väsentligt är identiska med motsvarande regler i EU-fördragen och med rättsakter som antagits i enlighet med EU-fördragen, ska dessa bestämmelser vid genomförandet och tillämpningen tolkas i enlighet med relevanta domar och beslut som meddelats av Europeiska unionens domstol, nedan kallad domstolen, respektive Europeiska kommissionen.

5. Insofar as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex I to this Agreement are identical in substance to corresponding rules of the EU Treaties and to acts adopted pursuant to the EU Treaties, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice of the European Union, hereinafter referred to as "the Court of Justice", and the European Commission respectively.

ARTIKEL 29
Gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna (gemensamma kommittén), som ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt, inrättas härmed. För detta ändamål ska gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.
2. Gemensamma kommitténs beslut ska antas i samförstånd och ska vara bindande för parterna. De ska verkställas av parterna i enlighet med deras interna förfaranden. Parterna ska underrätta varandra om slutförandet av sådana förfaranden och dagen för ikraftträdandet av besluten. Om gemensamma kommittén beslutar att en part ska vidta åtgärder, ska den parten vidta dem och underrätta gemensamma kommittén om detta.

3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.
4. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt på begäran av en part.
5. En part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat överenskoms mellan parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.

Article 29
Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties is hereby established and shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose it shall make recommendations and take decisions where expressly provided for by this Agreement.
2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and be binding upon the Parties. They shall be put into effect by the Parties, in accordance with their internal procedures. The Parties will inform each other of the finalisation of such procedures and the date of entry into force of the decisions. Whenever a decision taken by the Joint Committee contains a requirement for action to be taken by a Party, that Party shall take the necessary measures and inform the Joint Committee thereof.
3. The Joint Committee shall adopt, by a decision, its rules of procedure.
4. The Joint Committee shall meet as and when necessary at the request of a Party.

5. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall take place at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.

6. För att detta avtal ska kunna genomföras på ett riktigt sätt ska parterna utbyta information med varandra och, om endera parten så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén.

7. Om den ena parten anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Om gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 31 (Skyddsåtgärder).
8. Utan att det påverkar punkt 2 i denna artikel får parterna, om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 31 (Skyddsåtgärder).
9. Enligt artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) ska gemensamma kommittén granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

10. Gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete mellan parterna genom att
a) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,
b) ta upp och i möjligaste mån konkret lösa affärsrelaterade frågor som exempelvis kan hindra marknadstillträde eller en smidig drift av överenskommen trafik inom ramen för detta avtal, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda för kommersiella aktörer,
c) främja diskussioner på expertnivå om nya förslag till lagstiftning eller reglering eller ny utveckling på lagstiftnings- och regleringsområdet, samt nya offentligrättsliga eller privaträttsliga instrument inom den internationella flyglagstiftningen, särskilt inom områdena luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljöskydd, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbe-

6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Parties shall exchange information and, at the request of either Party, shall hold consultations within the Joint Committee.

7. If, in the view of one of the Parties, a decision of the Joint Committee is not properly implemented by the other Party, the former Party may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Party may take appropriate safeguard measures under Article 31 of this Agreement.
8. Without prejudice to paragraph 2 of this Article, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 31 of this Agreement.
9. In accordance with Article 20 of this Agreement, the Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority ownership, or changes in the effective control of air carriers of the Parties.

10. The Joint Committee shall also develop cooperation between the Parties by:
(a) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;

(b) addressing and as far as possible effectively resolve "doing business" issues that may, inter alia, hamper market access and smooth operation of agreed services under this Agreement as a means to ensure a level playing field, regulatory convergence and minimising the regulatory burden of commercial operators;
(c) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, as well as the adoption of new instruments of international public and private aviation law, in particular in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), airports, industrial cooperation, air traffic management,

gripet ankomst- och avgångstider), flygplatser, industriellt samarbete, flygledning, konkurrensutsatt miljö och konsumentskydd,
d) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättningen, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,
e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,
f) på grundval av konsensus komma överens om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion,
g) överväga och utveckla tekniskt stöd inom de områden som omfattas av avtalet, och

h) främja samarbete i relevanta internationella forum och sträva efter att upprätta samordnade ståndpunkter.

competitive environment and consumer protection;

(d) regularly examining the social effects of this Agreement as it is implemented, in particular in the area of employment and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;
(e) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement;
(f) agreeing, on the basis of consensus, on proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement;
(g) considering and developing technical assistance in the areas covered by this Agreement; and
(h) fostering cooperation in relevant international fora and endeavour to establish coordinated positions.

ARTIKEL 30
Tvistlösning och skiljeförfarande

1. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tillämpningen eller tolkningen av detta avtal ska de i första hand försöka lösa den genom formella samråd i gemensamma kommittén i enlighet med punkt 5 i artikel 29 (Gemensamma kommittén). I de fall då gemensamma kommittén fattar beslut enligt detta förfarande rörande tolkningen eller tillämpningen av de krav och standarder som avses i bilaga I till detta avtal ska de följa domstolens domar om tolkningen av de relevanta kraven och standarderna, liksom de beslut av Europeiska kommissionen som fattats enligt motsvarande krav och standarder.

2. Båda parter får hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med punkt 1, till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

Article 30
Dispute resolution and arbitration

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, they shall in the first place endeavour to settle it through formal consultations within the Joint Committee in accordance with Article 29(5) of this Agreement. In cases where the Joint Committee takes decisions under this procedure concerning the interpretation or application of requirements and standards referred to in Annex I to this Agreement, such decisions shall respect the rulings of the Court of Justice relating to the interpretation of the pertinent requirements and standards, as well as the decisions of the European Commission which are taken under the terms of the corresponding requirements and standards.
2. Either Party may refer any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement which it has not been possible to resolve in accordance with paragraph 1 of this Article to an arbitration panel of three arbitrators in accordance with the following procedure:

a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses inom ytterligare sextio (60) dagar av de båda övriga skiljemännen. Om någon av parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera parten begära att ordföranden i Icaos råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt. Om ordföranden är av samma nationalitet som någon av parterna ska utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.
b) Den tredje skiljemannen som utses enligt led a ovan ska vara medborgare i en tredje stat och ska fungera som skiljenämndens ordförande.
c) Skiljenämnden ska fastställa reglerna för sin handläggning av tvistlösning.
d) Fram till dess att skiljenämnden fattat ett beslut, ska utgifterna för skiljeförfarandet inledningsvis delas lika mellan parterna.
3. Skiljenämnden får på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga beslut.
4. Skiljenämndens preliminära och slutliga beslut ska vara bindande för parterna. Skiljenämnden ska sträva efter att anta preliminära och slutliga beslut i samförstånd. Om samförstånd inte kan nås ska skiljenämnden anta sina beslut genom majoritetsröstning.

5. Om en av parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar efter det att anmälan av tidigare nämnda beslut togs emot får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande parten.

(a) each Party shall appoint an arbitrator within 60 days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration panel addressed by the other Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the other two arbitrators within 60 additional days. If one of the Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Party may request the President of the ICAO Council to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable. If the President of the ICAO Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President of the ICAO Council who is not disqualified on that ground shall make the appointment;
(b) the third arbitrator appointed under the terms of point (a) shall be a national of a third State and shall act as a President of the arbitration panel;
(c) the arbitration panel shall agree its rules of procedure; and
(d) subject to the final decision of the arbitration panel, the initial expenses of the arbitration shall be shared equally by the Parties.
3. At the request of a Party the arbitration panel may order the other Party to implement interim relief measures pending the panel's final decision.
4. Any provisional decision or final decision of the arbitration panel shall be binding upon the Parties. The arbitration panel shall seek to adopt any provisional decision or final decision by consensus. Where consensus is not possible, it shall adopt its decisions by majority voting.
5. If one of the Parties does not act in conformity with a decision of the arbitration panel taken under the terms of this Article within 30 days from the date of receipt of the notification of the aforementioned decision, the other Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement from the Party at fault.

ARTIKEL 31
Skyddsåtgärder

Article 31
Safeguard measures

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7 (Flygsäkerhet) och 8 (Luftfartsskydd) och de bedömningar i fråga om luftfartssäkerhet och luftfartsskydd som anges i bilaga III till detta avtal, får en part vidta lämpliga skyddsåtgärder om den anser att den andra parten har underlåtit att uppfylla en skyldighet enligt detta avtal. Skyddsåtgärder ska med avseende på tillämpningsområde och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att avhjälpa situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Sådana åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras.

2. En part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder ska underrätta den andra parten genom gemensamma kommittén, som ska tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

3. Parterna ska omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7 (Flygsäkerhet) och 8 (Luftfartsskydd) i detta avtal, får den berörda parten vidta skyddsåtgärder först efter en månad från och med dagen för underrättelsen enligt punkt 2 i denna artikel, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 3 i denna artikel har slutförts före den angivna tidsfristens utgång.

5. Den berörda parten ska utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

6. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

ARTIKEL 32

Utlämnande av information

Parternas företrädare, delegater och experter samt andra tjänstemän som agerar i enlighet med detta avtal ska åläggas att, även efter det att deras tjänsteåligganden har upphört, inte

1. Without prejudice to Articles 7 and 8 of this Agreement and to the safety and security assessments mentioned in Annex III to this Agreement, a Party may take appropriate safeguard measures if it considers that the other Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures that will least disturb the functioning of this Agreement.

2. A Party which is considering taking safeguard measures shall without delay notify the other Party through the Joint Committee and shall provide all relevant information.

3. The Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.

4. Without prejudice to Articles 7 and 8 of this Agreement, the Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 2 of this Article, unless the consultation procedure under paragraph 3 of this Article has been concluded before the expiry of the stated time limit.

5. The Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

6. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

Article 32
Disclosure of information

The representatives, delegates and experts of the Parties, as well as other officials acting under this Agreement, shall be required, even after their duties have ceased, not to

yppa några uppgifter till tredje man som de har fått kännedom om i samband med detta avtal och som omfattas av sekretesskydd, i synnerhet uppgifter som rör säkerheten och uppgifter om företag, deras affärskontakter och kostnadsförhållanden.

ARTIKEL 33

Övergångsbestämmelser

1.I Bilaga III till detta avtal fastställs övergångsbestämmelserna och de motsvarande perioder som gäller mellan parterna.

2.Ukrainas successiva övergång till genomförande i praktiken av kraven och standarderna i de unionsakter rörande civil luftfart som anges i bilaga I till detta avtal och uppfyllandet av villkoren i bilaga III ska omfattas av utvärderingar, som ska göras av Europeiska kommissionen i samarbete med Ukraina och, rörande standardiseringsinspektioner avseende flygsäkerhet, av Easa i enlighet med de krav och standarder som anges i del C i bilaga I till detta avtal.

När Ukraina anser att de relevanta rättsliga kraven och standarderna har införlivats med Ukrainas lagstiftning och tillämpas ska Ukraina underrätta Europeiska kommissionen om att det bör göras en utvärdering.

3.Om Europeiska kommissionen fastställer att Ukraina uppfyller de tillämpliga kraven och standarderna, ska den hänskjuta ärendet till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal, som ska fatta ett beslut om att Ukraina är kvalificerad att övergå till nästa övergångsperiod eller uppfyller alla dessa krav.

4.Om Europeiska kommissionen fastställer att Ukraina inte uppfyller de relevanta kraven och standarderna, ska den rapportera detta till gemensamma kommittén. Europeiska kommissionen ska därefter rekommendera Ukraina specifika förbättringar och fastställa, i samråd med Ukraina, en genomförandeperiod under vilken de relevanta bristerna rim-

disclose to third parties information covered by the obligation of professional confidentiality, in particular relevant security information and information about companies or undertakings, their business relations or their cost components.

Article 33
Transitional arrangements

1. Annex III to this Agreement establishes the transitional arrangements and corresponding transitional periods applying between the Parties.
2. The gradual transition of Ukraine to the effective implementation of the requirements and standards of the European Union acts relating to civil aviation referred to in Annex I to this Agreement and the fulfilment of the conditions under Annex III to this Agreement shall be subject to assessments, which shall be carried out by the European Commission in cooperation with Ukraine and, as regards aviation safety standardisation inspections carried out by the EASA, in accordance with the requirements and standards specified in Annex I, Part C, to this Agreement.
When Ukraine is satisfied that the relevant legislative requirements and standards are incorporated in the Ukrainian legislation and implemented, it shall inform the European Commission that an assessment should be carried out.

3. If the European Commission determines that Ukraine fulfils the relevant requirements and standards, it shall submit the matter to the Joint Committee for it to take a decision that Ukraine qualifies for passing to the next transitional period or complies with all these requirements.

4. If the European Commission determines that Ukraine does not fulfil the relevant requirements and standards, it shall so report to the Joint Committee. The European Commission shall thereafter recommend to Ukraine specific improvements and determine, in consultation with Ukraine, an implementing period within which the relevant

ligen kan åtgärdas. Före genomförandeperiodens utgång ska en andra bedömning och, om nödvändigt, ytterligare bedömningar göras för att fastställa om de rekommenderade förbättringarna har genomförts på ett tillfredsställande sätt.

5.Om Europeiska kommissionen anser att de relevanta bristerna har åtgärdats, ska den hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén som ska fatta beslut med denna innebörd och i enlighet med punkt 3 i denna artikel.

ARTIKEL 34

Förhållande till andra avtal och/eller överenskommelser

1. Bestämmelserna i detta avtal ska ha företräde framför relevanta bestämmelser i de bilaterala luftfartsavtalen och/eller överenskommelserna mellan parterna.

2. Utan hinder av punkt 1 i denna artikel ska bestämmelserna om ägarskap, trafikrättigheter, kapacitet, turtäthet, typ eller byte av flygplan, överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar och prissättning i ett bilateralt avtal eller en bilateral överenskommelse mellan Ukraina och Europeiska unionen eller en medlemsstat tillämpas mellan parterna i det avtalet och/eller den överenskommelsen, om det är mer gynnsamt när det gäller de berörda lufttrafikföretagens frihet eller på annat sätt mer gynnsamt och förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna och deras medborgare. Detsamma gäller bestämmelser som inte omfattas av detta avtal.

3. Om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

ARTIKEL 35

Finansiella bestämmelser

deficiencies can reasonably be addressed. Before the end of the implementing period, a second and, if necessary, further assessments shall be made whether the recommended improvements have effectively and satisfactorily been implemented.
5. If the European Commission determines that the relevant deficiencies have been addressed, it shall submit the matter to the Joint Committee to decide accordingly and as stipulated in paragraph 3 of this Article.

Article 34
Relationship to other agreements and/or arrangements

1. The provisions of this Agreement shall prevail over the relevant provisions of the bilateral air transport agreements and/or arrangements between the Parties.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the provisions concerning ownership, traffic rights, capacity, frequencies, type or change of aircraft, code-sharing and pricing of a bilateral agreement or arrangement between Ukraine and the European Union or an EU Member State, shall apply between the Parties if such bilateral agreement and/or arrangement is more favourable, in terms of freedom for the air carriers concerned, or otherwise more favourable and provided that there is no discrimination between EU Member States and their nationals. The same applies for provisions that are not covered by this Agreement.

3. If the Parties become parties to a multilateral agreement or endorse a decision adopted by the ICAO or another international organisation that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Article 35
Financial provisions

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 b i artikel 5 (Allmänna principer för regleringsarbetet) i detta avtal ska parterna anslå nödvändiga finansiella resurser, inbegripet sådana som rör gemensamma kommittén, för genomförandet av detta avtal på sina respektive territorier.

Without prejudice to point (b) of Article 5(1) of this Agreement, the Parties shall allocate necessary financial resources, including related to the Joint Committee, for the implementation of this Agreement in their respective territories.

AVDELNING V

IKRAFTTRÄDANDE, ÖVERSYN, UPPSÄGNING OCH ÖVRIGA BESTÄMMELSER

TITLE V
ENTRY INTO FORCE, REVIEW, TERMINATION AND FINAL PROVISIONS

ARTIKEL 36

Ändringar

1. Gemensamma kommittén får på förslag från endera parten och i enlighet med denna artikel genom konsensus besluta om ändring av bilagorna till detta avtal i enlighet med föreskrifterna i punkt 3 a i artikel 15 (Ny lagstiftning).

2. Ändringar av bilagorna till detta avtal ska träda i kraft efter det att parterna slutfört de nödvändiga interna förfarandena.

3. På begäran av endera parten och i enlighet med de relevanta förfarandena ska detta avtal ses över mot bakgrund av tillämpningen av dess bestämmelser, med beaktande av eventuella rekommendationer som ges av gemensamma kommittén, för att överväga en eventuell nödvändig framtida utveckling. Alla eventuella ändringar av bestämmelserna i detta avtal till följd av denna översyn ska träda i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 38 (Ikraftträdande och provisorisk tillämpning) i detta avtal.

Article 36
Amendments

1. The Joint Committee may, upon the proposal of one Party and in accordance with this Article, decide by consensus to modify the Annexes to this Agreement as provided for in point (a) of Article 15(3) of this Agreement.
2. Amendments to the Annexes to this Agreement shall enter into force after completion by the Parties of the necessary internal procedures.
3. At the request of any Party and in accordance with the relevant procedures, taking into account possible recommendations by the Joint Committee, this Agreement shall be reviewed in the light of the application of its provisions, in order to consider any necessary future development. Any resulting amendment of this Agreement shall enter into force as provided for in Article 38 of this Agreement.

ARTIKEL 37
Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Icao. Avtalet ska upphöra att gälla vid mid-

Article 37
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end

natt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper under ett år från och med dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom ömsesidig överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

of the International Air Transport Association traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Parties before the expiry of this period.

ARTIKEL 38
Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

1. Detta avtal ska ratificeras eller godkännas av de parter som undertecknat avtalet i enlighet med deras egna förfaranden.

2. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. Vid denna utväxling ska Ukraina tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Ukraina den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som intygar att respektive medlemsstat har slutfört de förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande.

3. Utan att det påverkar punkt 2 enas parterna om en provisorisk tillämpning av detta avtal, i enlighet med sina interna förfaranden och/eller sin tillämpliga nationella lagstiftning, från första dagen i den månad som följer efter dagen för den senaste not genom vilken parterna har underrättat varandra om fullgörandet av de nödvändiga nationella förfarandena för provisorisk tillämpning eller, allt efter omständigheterna, ingående av detta avtal.

Article 38
Entry into force and provisional application

1. This Agreement shall be subject to ratification or approval by the signatories in accordance with their own procedures.

2. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the date of the last note of the exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For the purpose of this exchange, Ukraine shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to Ukraine the diplomatic note from the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.
3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, in accordance with their internal procedures or national legislation, as applicable, from the first day of the month following the date of the latest note by which the Parties have notified each other of the completion of the relevant national procedures to provisionally apply or as the case may be to conclude this Agreement.
4. The Secretary-General of the Council of the European Union shall act as the depositary of this Agreement.

ARTIKEL 39

Article 39

Registrering hos Icao och Förenta Nationernas sekretariat

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska så snart de trätt i kraft registreras av Ukraina hos Icao och Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.
Upprättat i ….., i två exemplar, den ….. ….. 20 …, på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och ukrainska, vilka alla texter är lika giltiga.

Registration with the ICAO and the United Nations Secretariat

This Agreement and all amendments thereto shall be registered by Ukraine with the ICAO and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, following its entry into force.

This Agreement shall be drawn up in duplicate in the Bulgarian, Croatian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Irish, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Spanish, Swedish and Ukrainian languages, each text being equally authentic.
IN WITNESS WHEREOF THE UNDERSIGNED PLENIPOTENTIARIES, DULY AUTHORISED TO THIS EFFECT, HAVE SIGNED THIS AGREEMENT.

Andra bilagor
Bilaga 1 – VII
Annex I - VII

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER DE TILLÄMPLIGA KRAV OCH STANDARDER SOM HAR ANTAGITS AV EUROPEISKA UNIONEN INOM OMRÅDET CIVIL LUFTFART OCH SOM SKA INFÖRLIVAS MED DEN UKRAINSKA LAGSTIFTNINGEN

De ”tillämpliga kraven och standarderna” i följande unionsrättsakter ska införlivas med den ukrainska lagstiftningen och anses vara del av avtalet och ska tillämpas i enlighet med detta avtal och bilaga III till detta avtal, om inget annat anges. I förekommande fall anges de specifika ändringarna för varje rättsakt.

De tillämpliga kraven och standarderna i de rättsakter som avses i denna bilaga ska vara bindande för parterna och vara del av, eller upptas i, den nationella lagstiftningen enligt följande:
a) Europeiska unionens förordningar och direktiv ska vara bindande för Europeiska unionen och dess medlemsstater i enlighet med EU-fördragen.
b) En nationell lag i Ukraina som antas i syfte att genomföra bestämmelserna i Europeiska unionens förordningar och direktiv ska vara rättsligt bindande för Ukraina, medan det överlåts åt Ukraina att välja form och metod för genomförandet.

A. TILLTRÄDE TILL MARKNADEN OCH DÄRMED FÖRBUNDNA FRÅGOR

Nr 1008/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)

Tillämpliga krav och standarder: Kapitel IV

Nr 95/93

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser
ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93

Tillämpliga krav och standarder: artiklarna 1–12, 14 och 14a.2

Vid tillämpningen av artikel 12.2 ska kommissionen förstås som gemensamma kommittén.

Nr 96/67

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–25 och bilagan

Vid tillämpningen av artikel 10 ska medlemsstaterna förstås som medlemsstaterna i Europeiska unionen.

När det gäller tillämpningen av artikel 20.2 ska kommissionen förstås som gemensamma kommittén.

Nr 785/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 285/2010 av den 6 april 2010 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–8 och 10.2

Nr 2009/12

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter

Tillämpliga krav och standarder: alla utom artiklarna 12.1, 13 och 14

B. FLYGLEDNING

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet
ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4, 6 och 9–14

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster) ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–19, bilagorna I och II

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet) ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet) ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–12, bilagorna I–V

Genomförandelagstiftning

Nr 691/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1216/2011 av den 24 november 2011 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–25, bilagorna I–IV

Nr 1794/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster
ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010 av den 16 december 2010 om ändring av förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Kommissionens förordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–17, bilagorna I–VI

Nr 482/2008

Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005
ändrad genom

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–6, bilagorna I–II

Nr 1034/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–19

Nr 1035/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010 ändrad genom

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–14, bilagorna I–V

Nr 409/2013

Kommissionens förordning (EU) nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–15

Nr 2150/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–9 och bilagan

Nr 730/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuellflygregler ovanför flygnivå 195

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4

Nr 255/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM)

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–15

Nr 176/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 176/2011 av den 24 februari 2011 om de uppgifter som ska lämnas innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras

Nr 923/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–10, bilagan

Nr 1032/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 30/2009 av den 16 januari 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1032/2006 när det gäller kraven avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata som tjänar som underlag för datalänktjänster

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–10, bilagorna I–V

Nr 1033/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet
ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 428/2013 av den 8 maj 2013 om ändring av förordning (EG) nr 1033/2006 avseende de Icao-bestämmelser som avses i artikel 3.1

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–5, bilagan

Nr 633/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 283/2011 av den 22 mars 2011 om ändring av förordning (EG) nr 633/2007 vad gäller de övergångsbestämmelser som avses i artikel 7

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–7, artikel 8 andra och tredje meningen, bilagorna I–IV

Nr 29/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 av den 16 januari 2009 om krav på datalänktjänster för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–14, bilagorna I–VII

Nr 262/2009

Kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 av den 30 mars 2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogatorkoder för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–12, bilagorna I–VI

Nr 73/2010

Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–13, bilagorna I–X

Nr 1206/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1206/2011 av den 22 november 2011 om fastställande av krav på identifiering av luftfartyg för övervakning av det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11, bilagorna I–VII

Nr 1207/2011

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011 av den 22 november 2011 om krav på övervakningens prestanda och driftskompatibilitet för det gemensamma europeiska luftrummet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–14, bilagorna I–IX

Nr 1079/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 1079/2012 av den 16 november 2012 om fastställande av krav avseende kanalseparation vid röstkommunikation för det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av förordning (EG) nr 1265/2007

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–15, bilagorna I–V

Sesar-förordningen

Nr 219/2007

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar) ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)

Tillämpliga krav och standarder: Artikel 1.1–1.2, 1.5–1.7, artiklarna 2, 3 och 4.1 samt bilagan

Flygledarcertifikat

Nr 805/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 av den 10 augusti 2011 om detaljerade bestämmelser för flygledarcertifikat samt vissa andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–32, bilagorna I–IV

Kommissionens beslut

Nr 2011/121

Kommissionens beslut 2011/121/EU av den 21 februari 2011 om fastställande av EU-täckande prestationsmål och gränsvärden för varning för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster för åren 2012 till 2014

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4

Nr 2011/2611 slutlig

Kommissionens beslut av den 20 maj 2011 om undantag från artikel 14 i kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 (K(2011) 2611 slutlig)

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–3, bilagorna I och II

Nr 2011/9074 slutlig

Kommissionens genomförandebeslut av den 9 december 2011 om undantag från artikel 14 i kommissionens förordning (EG) nr 29/2009 (K(2011) 9074 slutlig)

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–3, bilagorna I och II

Nr 2012/9604 slutlig

Kommissionens genomförandebeslut om godkännande av den strategiska planen för nätverket för nätverksfunktioner för flygledningstjänsten i det gemensamma europeiska luftrummet för perioden 2012–2019 (C(2012) 9604 final)

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–3

C. FLYGSÄKERHET

Nr 216/2008 (grundförordningen)

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG

Kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11, 13–16, 20–25, 54, 55 och 68, bilagorna I–VI

Förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter ska tillämpas på Ukraina enligt följande bestämmelser:

1. Ukraina delegerar inte till Easa någon av sina säkerhetsrelaterade funktioner i enlighet med konventionen och dess bilagor.

2. Ukraina ska omfattas av standardiseringsinspektioner som genomförs av Easa i enlighet med artikel 54 i förordning (EG) nr 216/2008.

3. Tillämpningen av artikel 11 i förordning (EG) nr 216/2008 på certifikat och intyg som utfärdats av Ukraina ska beslutas av gemensamma kommittén, i enlighet med bestämmelserna i bilaga III till detta avtal.

4. Artikel 11.1 i förordning (EG) nr 216/2008 ska inte gälla certifikat och intyg utfärdade av Ukraina på områdena flygdrift och upprättande och bibehållande av luftvärdighet (genomförandeförordningarna (EU) nr 965/2012, (EU) nr 748/2012 och (EG) nr 2042/2003).

5. Europeiska kommissionen ska i Ukraina ha de befogenheter den beviljats genom beslut enligt artiklarna 11.2, 14. 5, 14.7, 24.5 och 25.1 i förordning (EG) nr 216/2008 i de områden där artikel 11.1 ska tillämpas enligt Gemensamma kommitténs uttalande.

6. På området luftvärdighet, inom de delar där ingen verksamhet utförs av Easa, får Ukraina utfärda certifikat, intyg, licenser och godkännanden med tillämpning av ett avtal eller en överenskommelse som ingåtts av Ukraina med ett tredjeland.

Nr 748/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer
ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 7/2013 om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–2, 8–10 och bilagan

Nr 2042/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter
ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 avseende godkännande med begränsad giltighetstid och bilagorna I och III

Kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter
Kommissionens förordning (EU) nr 127/2010 av den 5 februari 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och

utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Kommissionens förordning (EU) nr 962/2010 av den 26 oktober 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Kommissionens förordning (EU) nr 1149/2011 av den 21 oktober 2011 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Kommissionens förordning (EU) nr 593/2012 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–6, bilagorna I–IV

Nr 996/2010

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–26 med undantag av artiklarna 7.4 och 24
Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11, bilagorna I och II

Nr 1321/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4

Nr 1330/2007

Kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–10, bilagorna I och II

Nr 104/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–7 och bilagan

Nr 628/2013

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 628/2013 av den 28 juni 2013 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner och vid övervakning av tillämpningen av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 736/2006

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–27

Nr 2111/2005

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–13 och bilagan

Nr 473/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–6, bilagorna A–C

Nr 474/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen senast ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 659/2013 av den 10 juli 2013 om ändring av förordning (EG) nr 474/2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–3, bilagorna A och B (se senaste ändringarna nedan)

Nr 1178/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008
ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 av den 30 mars 2012 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11, bilagorna I–VII

Nr 965/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008
ändrad genom

Kommissionens förordning (EU) nr 800/2013 av den 14 augusti 2013 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–9, bilagorna I–VII

Nr 1332/2011

Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4 och bilagan

D. MILJÖSKYDD

Nr 2003/96

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Tillämpliga krav och standarder: Artikel 14.1 b och 14.2

Nr 2006/93

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–5

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–16, bilagorna I–VI

Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–15, bilagorna I och II

E. SOCIALA ASPEKTER

Nr 1989/391

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet
ändrat genom

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/30/EG av den 20 juni 2007 om ändring av rådets direktiv 89/391/EEG, dess särdirektiv samt rådets direktiv 83/477/EEG, 91/383/EEG, 92/29/EEG och 94/33/EG för att förenkla och rationalisera rapporterna om det praktiska genomförandet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1−16, 18 och 19

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–19, 21–24 och 26–29

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 2–3 och bilagan

F. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10

Nr 93/13

Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och bilagan

För tillämpningen av artikel 10 ska kommissionen förstås som alla övriga avtalsslutande parter till avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum.

Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–34

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor
ändrad genom

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 2027/97

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–8

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–17

Nr 1107/2006

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–16, bilagorna I och II

G. DATORISERADE BOKNINGSSYSTEM

Nr 80/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EEG) nr 2299/89

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–19 och bilagorna

H. ÖVRIG LAGSTIFTNING

Nr 437/2003

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post
ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 546/2005 av den 8 april 2005 om anpassning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 med avseende på tilldelningen av koder för rapporterande land och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 avseende uppdatering av förteckningen över flygplatser i gemenskapen

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11, bilagorna I och II

Nr 1358/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post, och om ändring av bilagorna I och II till den förordningen
ändrad genom

Kommissionens förordning (EG) nr 158/2007 av den 16 februari 2007 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 beträffande förteckningen över gemenskapsflygplatser

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4, bilagorna I–III

BILAGA II
ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGVÄGAR

1.Varje part beviljar den andra partens lufttrafikföretag rätten att tillhandahålla lufttransporttjänster på de flygvägar som anges nedan:
a) För Europeiska unionens lufttrafikföretag: En eller flera punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer[2] , ECAA-länderna[3] eller länderna förtecknade i bilaga V – en eller flera punkter i Ukraina – bortomliggande punkter.

[2] Med den europeiska grannskapspolitikens partnerländer avses här Algeriet, Armenien, Azerbajdzjan, Belarus, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marocko, Palestina, Syrien, Tunisien och Republiken Moldavien, dvs. Ukraina omfattas inte.
[3] ECAA-länder är parterna i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett europeiskt gemensamt luftfartsområde, dvs. vid avtalets undertecknande följande: Europeiska unionens medlemsstater, Republiken

b) För Ukrainas lufttrafikföretag: En eller flera punkter i Ukraina – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer, ECAA-länderna eller länderna förtecknade i bilaga V – en eller flera punkter i Europeiska unionen.
Befintliga och nya rättigheter, däribland rätten att trafikera bortomliggande punkter enligt bilaterala avtal eller andra överenskommelser mellan Ukraina och medlemsstaterna, som inte omfattas av detta avtal, kan utövas och överenskommas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan lufttrafikföretagen på grund av nationalitet.
c) Europeiska unionens lufttrafikföretag ska också vara berättigade att tillhandahålla lufttransporttjänster mellan punkter i Ukraina, oavsett om sådana lufttransporttjänster utgår från eller avslutas inom EU.

2.Lufttrafik enligt punkt 1 a och 1 b i denna bilaga ska utgå från eller avslutas på ukrainskt territorium för ukrainska lufttrafikföretag och inom Europeiska unionens territorium för Europeiska unionens lufttrafikföretag.

3.Båda parternas lufttrafikföretag får välja att på alla eller vissa av sina flygningar
a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,
c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkt 1 a och 1 b i denna bilaga och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,
d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,
f) göra uppehåll på en eller flera punkter inom eller utanför parternas territorium,
g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium, och
h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.

4.Varje part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, utom om det sker av tekniska eller tull-, drifts-, miljö- eller hälsorelaterade skäl eller genom tillämpning av artikel 26 (Konkurrensutsatt miljö).

5.Båda parternas lufttrafikföretag får betjäna, även inom ramen för överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygvägar, förutsatt att de inte utövar femte frihetsrättigheter.

6.Denna bilaga omfattas av de övergångsbestämmelser som ingår i bilaga III till detta avtal och den utökning av rättigheter som föreskrivs där.

BILAGA III
ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Avsnitt 1

Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo (Denna beteckning påverkar inte ståndpunkter om Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244 och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring).

Övergångsperioder

1. Ukrainas övergång till genomförande i praktiken av alla bestämmelser och villkor som härrör från detta avtal ska ske via två övergångsperioder.

2. Denna övergång ska omfattas av bedömningar och standardiseringsinspektioner, som ska utföras av Europeiska kommissionen respektive Easa, och ett beslut i gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 33 (Övergångsbestämmelser) i detta avtal.

Avsnitt 2

Tillämpliga specifikationer under den första övergångsperioden

1. Under den första övergångsperioden ska
a) Europeiska unionens lufttrafikföretag och lufttrafikföretag med tillstånd utfärdade av Ukraina ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan valfri punkt i Europeiska unionen och valfri punkt i Ukraina,
b) Ukraina, med förbehåll för en bedömning om Ukrainas genomförande av relevanta EU-krav och standarder och efter information till gemensamma kommittén, delta som observatör i det arbete som utförs av den kommitté som inrättats i enlighet med förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, och
c) bestämmelserna i punkt 5 c (marktjänster till andra parters lufttrafikföretag) i artikel 22 (Kommersiella möjligheter) inte gälla.

2. Villkoren för övergången till den andra övergångsperioden ska för Ukrainas del omfatta följande:
a) Införlivande med den nationella lagstiftningen och genomförande av de tillämpliga kraven och standarderna i
- förordning (EG) nr 216/2008 (gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet),
- förordning (EU) nr 748/2012 (tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer),
- förordning (EG) nr 2042/2003 (fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som har dessa arbetsuppgifter), i dess ändrade lydelse
- förordning (EU) nr 965/2012 (fastställande av tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift),
- förordning (EU) nr 1178/2011 (fastställande av tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten),
- förordning (EU) nr 996/2010 (utredning och förebyggande av olyckor och incidenter),
- direktiv 2009/12/EG (flygplatsavgifter),
- direktiv 96/67/EG (tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen),
- förordning (EEG) nr 95/93 (gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider),
- direktiv 2000/79/EG (om det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget),
- kapitel IV i förordning (EG) nr 1008/2008 (lufttrafik),
- förordning (EG) nr 785/2004 (försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer),
- förordning (EEG) nr 80/2009 (datoriserade bokningssystem),

- förordning (EG) nr 2027/97 (lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor),
- förordning (EG) nr 261/2004 (gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar),
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen),
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster),
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet),
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet),
- kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster,
- kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster,
- kommissionens förordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010,
- kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, och
- kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM),

så som dessa anges, inklusive ändringarna av dem, i bilaga I till detta avtal.

b) Tillämpning av regler för utfärdande av operativa licenser som i huvudsak överensstämmer med dem i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

c) Vad gäller luftfartsskydd, genomförandet av ECAC:s dokument 30, del II, enligt dess senaste gällande ändring.

Avsnitt 3

Tillämpliga specifikationer under den andra övergångsperioden

1. Efter beslutet av gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 33 (Övergångsbestämmelser) i detta avtal, som bekräftar att Ukraina uppfyller alla de villkor som fastställs i avsnitt 2.2, ska

a) de relevanta certifikat som utfärdats av Ukraina, enligt förteckningen i bilaga IV, avsnitt 1, erkännas av medlemsstaterna i enlighet med de villkor som fastställts i gemensamma kommitténs beslut och i enlighet med artikel 11 i förordning (EG) nr 216/2008,

b) bestämmelserna i punkt 5 c (marktjänster till andra parters lufttrafikföretag) i artikel 22 (Kommersiella möjligheter) gälla, och

c) Ukraina, med förbehåll för en bedömning om Ukrainas genomförande av relevanta EU-krav och standarder och efter information till den gemensamma kommittén, delta som observatör i det arbete som utförs av den kommitté som inrättats i enlighet med förordning (EEG) nr 2111/2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen.

2. Villkoren för övergången till fullständigt genomförande av detta avtal ska för Ukrainas del omfatta följande:
a) Införlivande i den nationella lagstiftningen och genomförandet av alla tillämpliga krav och normer i de unionsrättsakter som anges i bilaga I till detta avtal.
b) Luftrummet under Ukrainas ansvar ska anordnas i linje med EU:s krav för inrättandet av funktionella luftrumsblock.

Avsnitt 4

Fullständigt genomförande av detta avtal

Efter beslutet av gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 33 (Övergångsbestämmelser) i detta avtal, som bekräftar att Ukraina uppfyller alla de villkor som fastställs i avsnitt 3.2, ska följande gälla:
1. Utöver de trafikrättigheter som anges i avsnitt 2.1 i denna bilaga ska
a) lufttrafikföretag i Europeiska unionen ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan punkter i Ukraina, mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitiken och ECAA-länder, samt punkter i länder som förtecknas i bilaga V och bortomliggande punkter, under förutsättning att flygningen ingår som en del av en transporttjänst som betjänar en punkt i en medlemsstat;
Europeiska unionens lufttrafikföretag ska också vara berättigade att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Ukraina, oavsett om sådana lufttransporttjänster utgår från eller avslutas inom EU, och
b) lufttrafikföretag i Ukraina ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan punkter i Europeiska unionen, mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitiken och ECAA-länder, samt punkter i länder som förtecknas i bilaga V, under förutsättning att flygningen ingår som en del av en transporttjänst som betjänar en punkt i Ukraina.

2. Alla relevanta certifikat som ingår i avsnitt 2 i bilaga IV till detta avtal och som utfärdats av Ukraina ska erkännas av medlemsstaterna i enlighet med de villkor som anges i dessa bestämmelser.

BILAGA IV
FÖRTECKNING ÖVER DE CERTIFIKAT SOM AVSES I BILAGA III TILL DETTA AVTAL

1. Flygbesättningar

Flygcertifikat (utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande av certifikat) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Certifiering av personer som ansvarar för flygutbildning eller utbildning i flygsimulator och för att bedöma piloters kompetens (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Intyg för kabinbesättningar (utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande av kabinbesättningsintyg) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Medicinska intyg för piloter (utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Certifiering av flygläkare samt villkor under vilka allmänläkare får fungera som flygläkare (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Periodiska flygmedicinska bedömningar av kabinbesättningsmedlemmar – kvalifikationer för de personer som är ansvariga för denna bedömning (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Villkor för utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande av certifikat för pilotutbildningsorganisationer) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Villkor för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla godkännanden för flygmedicinska centrum som medverkar i kvalificering och flygmedicinsk undersökning av personal inom civil luftfart (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
Certifiering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering och krav på de organisationer som ansvarar för deras drift och användning (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)
2. Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster
Certifikat för leverantörer av flygtrafiktjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga II Särskilda krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster)
Certifikat för leverantörer av flygvädertjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga III Särskilda krav för tillhandahållande av flygvädertjänster)
Certifikat för leverantörer av flygbriefingtjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga IV Särskilda krav för tillhandahållande av flygbriefingtjänst)
Certifikat för leverantörer av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga V Särskilda krav för tillhandahållande av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster)
Certifikat för flygledare (ATCO) och flygledarelever (utfärdande, tillfälligt upphävande och återkallande) och därtill knutna behörigheter och behörighetstillägg (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 805/2011).
Medicinska intyg för flygledare (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 805/2011)
Certifikat för organisationer som utbildar flygledare (ATCO) (giltighet, förnyelse, förlängning och användning) (förordningarna (EU) nr 216/2008 och (EU) nr 805/2011)

BILAGA V
FÖRTECKNING ÖVER ANDRA STATER SOM AVSES I ARTIKLARNA 17, 19 OCH 22
I DETTA AVTAL OCH
BILAGORNA II OCH III TILL AVTALET

1. Republiken Island (enligt EES-avtalet).
2. Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet).
3. Konungariket Norge (enligt EES-avtalet).
4. Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart).

BILAGA VI
FÖRFARANDEREGLER

Detta avtal ska tillämpas i enlighet med de förfaranderegler som fastställs här nedan:

1. DELTAGANDE AV UKRAINA I KOMMITTÉER
När Ukraina enligt detta avtal deltar i en kommitté som inrättats genom den relevanta unionsrättsakten, ska landet få status som observatör. Det kommer att kunna närvara vid alla relevanta diskussioner och uppmuntras att delta i debatten i enlighet med förfarandereglerna för dessa men ska uteslutas från omröstningar.

När det gäller flygledningstjänst ska Ukraina, i syfte att genomföra den relevanta lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet, också delta i alla organ som inrättats av Europeiska kommissionen, t.ex. det rådgivande branschorganet och nätverksförvaltaren.

2. ERHÅLLANDE AV STATUS SOM OBSERVATÖR I EASA

Status som observatör i Easa ger Ukraina rätt att delta i Easas tekniska grupper och organ som är öppna för EU:s medlemsstater och andra partnerländer i den europeiska grannskapspolitiken, under förutsättning att de fastställda villkoren för detta deltagande är uppfyllda. Observatörsstatus omfattar inte rösträtt. Denna status omfattar inte Easas styrelsemöten.

3. SAMARBETE OCH INFORMATIONSUTBYTE

För att underlätta för parternas behöriga myndigheter att utöva sina befogenheter ska dessa myndigheter på begäran utbyta all information med varandra som är nödvändig för ett korrekt genomförande av detta avtal.

4. HÄNVISNING TILL SPRÅK

Parterna ska i de förfaranden som fastställs inom ramen för detta avtal ha rätt att använda vilket som helst av de officiella språken vid Europeiska unionens institutioner eller ukrainska. Parterna är emellertid medvetna om att användning av engelska underlättar dessa förfaranden. Om ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner används i ett officiellt dokument, ska en översättning till ett av de officiella språken vid Europeiska unionens institutioner samtidigt bifogas, med beaktande av vad som anges i föregående mening. Om en part avser att i ett muntligt förfarande använda ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner, ska den parten säkerställa simultantolkning till engelska.

BILAGA VII
KRITERIER SOM AVSES I ARTIKEL 26.4 I DETTA AVTAL

1. Följande ska vara förenligt med en korrekt tillämpning av detta avtal:
a) Stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, under förutsättning att stödet ges utan diskriminering med avseende på tjänsternas ursprung.
b) Stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser.

2. Följande kan dessutom anses vara förenligt med en korrekt tillämpning av detta avtal:
a) Stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning.

b) Stöd för att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner när sådant stöd inte har en negativ inverkan på lufttrafikföretagens kommersiella verksamhet, ur parternas perspektiv.
c) Stöd för att uppnå mål som tillåts enligt EU:s övergripande gruppundantagsförordningar och de branschövergripande och branschspecifika regler för statligt stöd som beviljas i enlighet med de villkor som där anges

ANNEX I

LIST OF APPLICABLE REQUIREMENTS AND STANDARDS ADOPTED BY THE EUROPEAN UNION IN THE FIELD OF CIVIL AVIATION TO BE INCORPORATED IN THE LEGISLATION OF UKRAINE

The applicable requirements and standards of the following European Union acts shall be incorporated into Ukrainian legislation and deemed to be part of this Agreement and shall be applicable in accordance with this Agreement and Annex III to this Agreement, unless otherwise specified. Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out in this Annex.

The applicable requirements and standards of acts referred to in this Annex shall be binding upon the Parties and be, or be made, part of their internal legal order as follows:

(a) European Union regulations and directives shall be binding upon the European Union and its Member States in accordance with the EU Treaties;
(b) a national act of Ukraine adopted with the aim of implementing the provisions of the corresponding European Union regulations and directives shall be legally binding upon Ukraine, while the form and method of implementation are to be decided by Ukraine.

A. Market Access and Ancillary Issues

No 1008/2008

Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community

Applicable requirements and standards: Chapter IV.

No 95/93

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports,
as amended by:

Regulation (EC) No 894/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 May 2002 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports,

Regulation (EC) No 1554/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports,

Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 12, 14 and 14a(2).

As regards the application of Article 12(2), the term "the Commission" shall read "the Joint Committee".

No 96/67

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 25 and the Annex.

As regards the application of Article 10, the term "Member States" shall read "EU Member States".

As regards the application of Article 20(2), the term "the Commission" shall read "the Joint Committee".

No 785/2004

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 285/2010 of 6 April 2010 amending Regulation 785/2004 of the European Parliament and of the Council on insurance requirements for air carriers and aircraft operators.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 8, and 10(2).

No 2009/12

Directive 2009/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges.

Applicable requirements and standards: all except Articles 12 (1), 13 and 14.

B. Air Traffic Management

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation),
as amended by:

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 4, 6, and 9 to 14.

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation),
as amended by:
Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 to improve the performance and sustainability of the European aviation system.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 19, Annexes I and II.

No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation),
as amended by:
Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 to improve the performance and sustainability of the European aviation system.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 11.

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation),
as amended by:
Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 to improve the performance and sustainability of the European aviation system.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 12, Annexes I to V.

Implementing Legislation

No 691/2010

Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010,

Commission Regulation (EU) No 1216/2011 of 24 November 2011 amending Commission Regulation (EU) No 691/2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions,

Commission Regulation (EU) No 390/2013 of 03 May 2013 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 25, Annexes I to IV.

No 1794/2006

Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 1191/2010 of 16 December 2010 amending Regulation (EC) No 1794/2006 laying down a common charging scheme for air navigation services,
Commission Regulation (EU) No 391/2013 of 3 May 2013 laying down a common charging scheme for air navigation services.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 17, Annexes I to VI.

No 482/2008

Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 1035/2011 of 17 October 2011 laying down common requirements for the provision of air navigation services and amending Regulations (EC) No 482/2008 and (EU) No 691/2010.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 6, Annexes I to II.

No 1034/2011

Commission Regulation (EU) No 1034/2011 of 17 October 2011 on safety oversight in air traffic management and air navigation services and amending Regulation (EU) No 691/2010.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 19.

No 1035/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 of 17 October 2011 laying down common requirements for the provision of air navigation services and amending Regulations (EC) No 482/2008 and (EU) No 691/2010,
as amended by:
Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 14, Annexes I to V.

No 409/2013

Commission Regulation (EU) No 409/2013 of 03 May 2013 on the definition of common projects, the establishment of governance and identification of incentives supporting the implementation of the European ATM Master Plan.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 15.

No 2150/2005

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 9 and the Annex.

No 730/2006

Commission Regulation (EC) No 730/2006 of 11 May 2006 on airspace classification and access of flights operated under visual flight rules above flight level 195.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 4.

No 255/2010

Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 15.

No 176/2011

Commission Regulation (EU) No 176/2011 of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block.

No 923/2012

Commission Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 10 and the Annex.

No 1032/2006

Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units,
as amended by:

Commission Regulation (EC) No 30/2009 of 16 January 2009 amending Regulation (EC) No 1032/2006 as far as the requirements for automatic systems for the exchange of flight data supporting data link services are concerned.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 10, Annexes I to V.

No 1033/2006

Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 428/2013 of 08 May 2013 amending Regulation (EC) No 1033/2006 as regards the ICAO provisions referred to in Article 3(1) and repealing Regulation (EU) No 929/2010.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 5 and the Annex.

No 633/2007

Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units,

as amended by:
Commission Regulation (EU) No 283/2011 of 22 March 2011 amending Regulation (EC) No 633/2007 as regards the transitional arrangements referred to in Article 7.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 7, the second and third sentences of Article 8, Annexes I to IV.

No 29/2009

Commission Regulation (EC) No 29/2009 of 16 January 2009 laying down requirements on data link services for the single European sky.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 14, Annexes I to VII.

No 262/2009

Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the single European sky.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 12, Annexes I to VI.

No 73/2010

Commission Regulation (EU) No 73/2010 of 26 January 2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the single European sky.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 13, Annexes I to X.

No 1206/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1206/2011 of 22 November 2011 laying down requirements on aircraft identification for surveillance for the single European sky.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 11, Annexes I to VII.

No 1207/2011

Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 of 22 November 2011 laying down requirements for the performance and the interoperability of surveillance for the single European sky.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 14, Annexes I to IX.

No 1079/2012

Commission Regulation (EU) No 1079/2012 of 16 November 2012 laying down requirements for voice channels spacing for the single European sky.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 15, Annexes I to V.

SESAR Regulation

No 219/2007

Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR),
as amended by:
Commission Regulation (EC) No 1361/2008 of 16 December 2008 amending Regulation (EC) No 219/2007 on the establishment of a joint undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR).

Applicable requirements and standards: Article 1(1),(2) and (5) to (7), Articles 2 to 3, Article 4(1) and the Annex.

Air traffic controllers' licences

No 805/2011

Commission Regulation (EU) No 805/2011 of 10 August 2011 laying down detailed rules for air traffic controllers' licences and certain certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 32, Annexes I to IV.

Commission Decisions

No 2011/121

Commission Decision 2011/121/EU of 21 February 2011 setting the European Union-wide performance targets and alert thresholds for the provision of air navigation services for the years 2012 to 2014.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 4.

No 2011/2611 final

Commission Decision C(2011) 2611 final of 20 May 2011 on exemptions under Article 14 of Commission Regulation (EC) No 29/2009.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 3, Annexes I and II.

No 2011/9074 final

Commission Implementing Decision C(2011) 9074 final of 9 December 2011 on exemptions under Article 14 of Commission Regulation (EC) No 29/2009.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 3, Annexes I and II.

No 2012/9604 final

Commission Implementing Decision C (2012) 9604 final of 19 December 2012 on the approval of the Network Strategy Plan for the air traffic management network functions of the single European sky for the period 2012-2019.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 3.

C. Aviation Safety

No 216/2008 (Basic Regulation)

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC,
as amended by:
Commission Regulation (EC) No 690/2009 of 30 July 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC,
Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC,
Commission Regulation (EU) No 6/2013 of 8 January 2013 amending Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC)No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 11, 13 to 16, 20 to 25, 54, 55, 68 and Annexes I to VI.

Regulation (EC) No 216/2008 and its implementing rules shall be applied to Ukraine according to the following provisions:
1. Ukraine does not delegate to the EASA any of its safety related functions as envisaged under the Convention and its Annexes;
2. Ukraine shall be subject to standardisation inspections conducted by the EASA under Article 54 of Regulation (EC) No 216/2008;
3. the application of Article 11 of Regulation (EC) No 216/2008 to certificates issued by Ukraine will be decided by the Joint Committee, according to the provisions of Annex III to this Agreement;
4. Article 11, paragraph 1, of Regulation (EC) No 216/2008 shall not apply to certificates of Ukraine issued in the areas of flight operations and initial and continuing airworthiness (Implementing Regulations (EU) No 965/2012, (EU) No 748/2012 and (EC) No 2042/2003);
5. the European Commission shall enjoy in Ukraine the powers granted to it for decisions pursuant to Article 11(2), Article 14(5) and (7), Article 24(5) and Article 25(1) of Regulation (EC) No 216/2008 in the areas where Article 11(1) is declared applicable by the Joint Committee;
6. in the field of airworthiness, where no tasks are carried out by the EASA, Ukraine may issue certificates, licences or approvals in application of an agreement or arrangement concluded by Ukraine with a third country.

No 748/2012

Commission Regulation (EU) No 748/2012 of 3 August 2012 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 7/2013 of 8 January 2013 amending Regulation (EU) No 748/2012 laying down Implementing Rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations.

Applicable requirements and standards: Articles 1, 2, 8 to 10 and the Annex.

No 2042/2003

Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks,
as amended by:
Commission Regulation (EC) No 707/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 2042/2003 as regards approvals of a limited duration and Annexes I and III,
Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks,
Commission Regulation (EC) No 1056/2008 of 27 October 2008 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks,
Commission Regulation (EU) No 127/2010 of 5 February 2010 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks,

Commission Regulation (EU) No 962/2010 of 26 October 2010 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks, Commission Regulation (EU) No 1149/2011 of 21 October 2011 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks, Commission Regulation (EU) No 593/2012 of 5 July 2012 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 6, Annexes I to IV.

No 996/2010

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 26, with the exception of Articles 7(4) and 24.

No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 11, Annexes I and II.

No 1321/2007

Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 4.

No 1330/2007

Commission Regulation (EC) No 1330/2007 of 24 September 2007 laying down implementing rules for the dissemination to interested parties of information on civil aviation occurrences referred to in Article 7(2) of Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 10, Annexes I to II.

No 104/2004

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 7 and the Annex.

No 628/2013

Commission Implementing Regulation (EU) No 628/2013 of 28 June 2013 on working methods of the European Aviation Safety Agency for conducting standardisation inspections and for monitoring the application of the rules of Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EC) No 736/2006.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 27.

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC.

Applicable requirements and standards provisions: Articles 1 to 13 and the Annex.

No 473/2006

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council.

Applicable requirements and standards provisions: Articles 1 to 6, Annexes A to C.

No 474/2006

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council,
as last amended by:
Commission Implementing Regulation (EU) No 659/2013 of 10 July 2013 amending Regulation (EC) No 474/2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 3, Annexes A to B.

No 1178/2011

Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 290/2012 of 30 March 2012 amending Regulation (EU) No 1178/2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 11, Annexes I to VII.

No 965/2012

Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council,
as amended by:
Commission Regulation (EU) No 800/2013 of 14 August 2013 amending Regulation (EU) No 965/2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 9, Annexes I to VII.

No 1332/2011

Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 4 and the Annex.

D. Environment

No 2003/96

Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity.

Applicable requirements and standards: Article 14(1)(b) and (2).

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988).

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 5.

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 16, Annexes I to VI.

No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports,
Applicable requirements and standards: Articles 1 to 15, Annexes I and II.

E. Social Aspects

No 1989/391

Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work,
as amended by:
Directive 2007/30/EC of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 amending Council Directive 89/391/EEC, its individual Directives and Council Directives 83/477/EEC, 91/383/EEC, 92/29/EEC and 94/33/EC with a view to simplifying and rationalising the reports on practical implementation.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 16, and 18 to 19.

No 2003/88

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time.

Applicable provisions: Articles 1 to 19, 21 to 24 and 26 to 29.

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA).

Applicable requirements and standards: Articles 2 to 3 and the Annex.

F. Consumer Protection

No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours.

Applicable provisions: Articles 1 to 10.

No 93/13

Council Directive 93/13/EEC of 5 April 1993 on unfair terms in consumer contracts.

Applicable provisions: Articles 1 to 10 and the Annex.

As regards the application of Article 10, the term "the Commission" shall read "all other ECAA Contracting Parties".

No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 34.

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents,
as amended by:
Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 8.

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 17.

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 16, Annexes I and II.

G. Computerised Reservation Systems

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 19 and the Annexes.

H. Other Legislation

No 437/2003

Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council of 27 February 2003 on statistical returns in respect of the carriage of passengers, freight and mail by air,
as amended by:

Commission Regulation (EC) No 1358/2003 of 31 July 2003 implementing Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council on statistical returns in respect of the carriage of passengers, freight and mail by air and amending Annexes I and II thereto,

Commission Regulation (EC) No 546/2005 of 8 April 2005 adapting Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council as regards the allocation of reporting-country codes and amending Commission Regulation (EC) No 1358/2003 as regards the up-dating of the list of Community airports.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 11, Annexes I and II.

No 1358/2003

Commission Regulation (EC) No 1358/2003 of 31 July 2003 implementing Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council on statistical returns in respect of the carriage of passengers, freight and mail by air and amending Annexes I and II thereto,
as amended by:
Commission Regulation (EC) No 158/2007 of 16 February 2007 amending Commission Regulation (EC) No 1358/2003 as regards the list of Community airports.

Applicable requirements and standards: Articles 1 to 4, Annexes I to III.

ANNEX II
AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES

1. Each Party grants to the air carriers of the other Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:
(a) for air carriers of the European Union: any point in the European Union – any intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners (1), ECAA countries (2) or countries listed in Annex V to this Agreement – any point in Ukraine – any points beyond;
(b) for air carriers of Ukraine: any point in Ukraine – any intermediate points in the territories of European Neighbourhood Policy partners, ECAA countries or countries listed in Annex V to this Agreement – any point in the European Union.
Existing and new rights, including rights to serve beyond points under bilateral agreements or other arrangements between Ukraine and EU Member States, which are not covered under this Agreement can be exercised and agreed, provided that there is no discrimination between air carriers on the basis of nationality;
(c) air carriers of the European Union shall also be entitled to perform air transport services between points in Ukraine, whether or not such air transport services originate or terminate within the EU.
2. The services operated in accordance with points (a) and (b) of paragraph 1 of this Annex shall originate or terminate in the territory of Ukraine, for air carriers of Ukraine, and in the territory of the European Union for air carriers of the European Union.
3. Air carriers of both Parties may on any or all flights and at their option:
(a) operate flights in either or both directions;
(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
(c) serve intermediate and beyond points, as specified in points (a) and (b) of paragraph 1 of this Annex, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
(d) omit stops at any point or points;
(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

(g) carry transit traffic through the other Party's territory; and
(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.
4. Each Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, environmental, protection of health reasons or in application of Article 26 of this Agreement.
5. The air carriers of each Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any point located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.
6. This Annex is subject to the transitional arrangements contained in Annex III to this Agreement and the extension of rights foreseen therein.
(1) "European Neighbourhood Policy partners" shall here be understood as Algeria, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Egypt, Georgia, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, Palestine, Syria, Tunisia and the Republic of Moldova, i.e. shall here not include Ukraine.
(2) "ECAA countries" are the Parties to the Multilateral Agreement establishing a European Common Aviation Area, which are: The Member States of the European Union, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and Kosovo (This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244 and the ICJ Opinion on the Kosovo Declaration of Independence).

ANNEX III
TRANSITIONAL ARRANGEMENTS
SECTION 1
Transitional periods

1. The transition of Ukraine towards the effective implementation of all provisions and conditions stemming from this Agreement shall be carried out through two transitional periods.
2. Such transition shall be subject to assessments and standardisation inspections, which shall be conducted by the European Commission and the EASA respectively, as well as a decision of the Joint Committee, as provided for in Article 33 of this Agreement.
SECTION 2

Specifications applicable during the first transitional period

1. During the first transitional period:
(a) air carriers of the European Union and air carriers licensed by Ukraine shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in the European Union and any point in Ukraine;
(b) subject to an assessment regarding the implementation by Ukraine of the relevant European Union requirements and standards and following the information of the Joint Committee, Ukraine shall be involved as observer in the work of the Committee established under the terms of Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports; and
(c) Article 22(5), point (c), of this Agreement shall not apply.
2. The conditions for the transition towards the second transitional period shall involve for Ukraine the following:

(a) incorporation in the national legislation and implementation of the applicable requirements and standards of:
— Regulation (EC) 216/2008 (on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency);
— Regulation (EU) 748/2012 (implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations);
— Regulation (EC) No 2042/2003 (on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks) as amended;
— Regulation (EU) No 965/2012 (laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations);
— Regulation (EU) No 1178/2011 (laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew);
— Regulation (EU) No 996/2010 (on investigation and prevention of accidents and incidents);
— Directive 2009/12/EC (on airport charges);
— Directive 96/67/EC (on access to the groundhandling market at Community airports);
— Regulation (EEC) No 95/93 (on common rules for the allocation of slots);
— Directive 2000/79/EC (concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation);
— Chapter IV of Regulation (EC) No 1008/2008 (on operation of air services);
— Regulation (EC) No 785/2004 (on insurance requirements for air carriers and aircraft operators);
— Regulation (EEC) No 80/2009 (on computer reservation systems);
— Regulation (EC) No 2027/97 (on air carrier liability in the event of accidents);
— Regulation (EC) 261/2004 (common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights);
— Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation);
— Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation);
— Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation);
— Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation);
— Regulation (EU) No 691/2010 of the European Commission of 29 July 2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services;
— Regulation (EC) No 1794/2006 of the European Commission of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services;
— Regulation (EU) No 1034/2011 of the European Commission of 17 October 2011 on safety oversight in air traffic management and air navigation services and amending Regulation (EU) No 691/2010;
— Regulation (EC) No 2150/2005 of the European Commission of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace; and
— Regulation (EU) No 255/2010 of the European Commission of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management,

as these are stipulated, including their amendments in Annex I to this Agreement;
(b) application of operating licensing rules substantially equivalent to those contained in Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the European Union; and
(c) as regards aviation security, implementation of ECAC Document 30, Part II, in its latest applicable amendment.

SECTION 3

Specifications applicable during the second transitional period

1. Following the decision of the Joint Committee, as provided for Article 33 of this Agreement, confirming that Ukraine fulfils all the conditions stipulated under Section 2(2) of this Annex:
(a) the relevant certificates issued by Ukraine, as listed in Annex IV, Section 1, to this Agreement, shall be recognised by the EU Member States in accordance with the conditions stipulated in the decision of the Joint Committee and pursuant to Article 11 of Regulation (EC) 216/2008;
(b) point (c) of Article 22(5) of this Agreement shall apply; and
(c) subject to an assessment regarding the implementation by Ukraine of the relevant European Union requirements and standards and following the information of the Joint Committee, Ukraine shall be involved as observer in the work of the Committee established under the terms of Regulation (EC) No 2111/2005 on the establishment of a Community list of carriers subject to an operating ban within the Community.

2. The conditions for the transition towards the full implementation of this Agreement shall involve for Ukraine the following:
(a) incorporation in the national legislation and implementation of all applicable requirements and standards of the European Union acts set out in Annex I to this Agreement; and
(b) the airspace under its responsibility shall be organised in line with the EU requirements applicable for the establishment of FABs.

SECTION 4

Full implementation of this agreement

Following the decision of the Joint Committee, as provided for in Article 33 of this Agreement, confirming that Ukraine fulfils all conditions stipulated under Section 3(2) of this Annex, the following shall apply:
1. In addition to the traffic rights set out in Section 2(1) of this Annex:
(a) air carriers of the European Union shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Ukraine, intermediate points in the European Neighbourhood Policy and ECAA countries, as well as points in countries listed in Annex V to this Agreement and points beyond, provided that the flight is a part of a service that serves a point in a Member State. Air carriers of the European Union shall also be permitted to exercise unlimited traffic rights between points in Ukraine, whether or not such air services originate or terminate within the EU; and
(b) air carriers of Ukraine shall be permitted to exercise unlimited traffic rights between any point in the European Union, intermediate points in the European Neighbourhood Policy and ECAA countries, as well as in countries listed in Annex V to this Agreement, provided that the flight is a part of a service that serves a point in Ukraine.

2. All the relevant certificates comprised in Annex IV, Section 2, to this Agreement issued by Ukraine shall be recognised by the EU Member States in accordance with the conditions foreseen by these provisions.

ANNEX IV
LIST OF CERTIFICATES REFERRED TO IN ANNEX III TO THIS AGREEMENT

1. Air crew

Pilots' licences (issuing, maintaining, amending, limiting, suspending or revoking licences) (Regulations (EC) No 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Certification of persons responsible for providing flight training or flight simulation training and for assessing pilots' skills (Regulations (EC) No 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Cabin crew attestations (issuing, maintaining, amending, limiting, suspending or revoking cabin crew attestations) (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Medical certificates for pilots (issuing, maintaining, amending, limiting, suspending or revoking) (Regulations (EC) No 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Certification of aero-medical examiners, as well as the conditions under which general medical practitioners may act as aero-medical examiners (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Periodical aero-medical assessment of cabin crew members - the qualification of persons responsible for this assessment (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Conditions for issuing, maintaining, amending, limiting, suspending or revoking certificates of pilot training organisations (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Conditions for issuing, maintaining, amending, limiting, suspending or revoking certificates of aero-medical centres involved in the qualification and aero-medical assessment of civil aviation aircrew (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

Certification of flight simulation training devices and the requirements for organisations operating and using those devices (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1178/2011, (EU) No 290/2012 amending (EU) No 1178/2011).

2. Air traffic management and air navigation services

Certificates of air traffic services providers (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 Annex II Specific requirements for the provision of air traffic services).

Certificates of meteorological services providers (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 Annex III Specific requirements for the provision of meteorological services).

Certificates of aeronautical information services providers (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 Annex IV Specific requirements for the provision of aeronautical information services).

Certificates of communication, navigation or surveillance services providers (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 Annex V Specific requirements for the provision of communication, navigation or surveillance service).

Licences of air traffic controllers (ATCO) and student air traffic controllers (issue, suspension and revocation) and associated ratings, endorsements (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 805/2011).

Medical certificates of air traffic controllers (Regulations (EC) 216/2008, (EU) No 805/2011).

Certificates of training organisations for air traffic controllers (ATCO) (validity, renewal, revalidation and use) (Regulations (EU) No 216/2008, (EU) No 805/2011).

ANNEX V

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 17, 19 AND 22 OF THIS AGREEMENT AND ANNEXES II AND III TO THIS AGREEMENT

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);

2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);

3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area); and

4. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

ANNEX VI

PROCEDURAL RULES

This Agreement shall be applicable in accordance with the procedural rules set out here under:

1. INVOLVEMENT OF UKRAINE IN COMMITTEES

When according to this Agreement Ukraine is involved in a Committee established by the relevant European Union acts, it shall acquire an observer status and shall be exposed to all relevant discussions and be encouraged to engage in debate, in accordance with its rules of procedure, while it shall be excluded from sessions involving voting.

As regards the field of Air Traffic Management, in order to implement the relevant Single European Sky legislation, Ukraine shall also be involved in all bodies established by the European Commission, such as the Industry Consultation Body (ICB) and the Network Manager (NM).

2. ACQUIREMENT OF OBSERVER STATUS IN THE EASA

The observer status in the EASA entitles Ukraine to participate in technical groups and bodies of the EASA open for the EU Member States and other Partner countries in the European neighbourhood, subject to the established conditions for such participation. Observer status shall not cover the right to vote. This status shall not be acquired as regards the EASA Management Board.

3. COOPERATION AND EXCHANGE OF INFORMATION

To facilitate the exercise of the relevant powers of the competent authorities of the Parties, such authorities shall upon request mutually exchange all information necessary for the proper functioning of this Agreement.

4. REFERENCE TO LANGUAGES

The Parties shall be entitled to use, in the procedures established in the ambit of this Agreement, any official language of the institutions of the European Union or the Ukrainian language. The Parties are aware, however, that the utilisation of English facilitates those procedures. If a language which is not an official language of the institutions of the European Union is used in an official document, a translation into an official language of the institutions of the European Union shall be simultaneously submitted, taking into account the provision of the preceding sentence. If a Party intends to use, in an oral procedure, a language that is not an official language of the institutions of the European Union, that Party shall ensure simultaneous interpretation into English.

ANNEX VII
CRITERIA REFERRED TO IN ARTICLE 26(4) OF THIS AGREEMENT

1. The following shall be compatible with the proper functioning of this Agreement:
(a) aid having a social character, granted to individual consumers, provided that such aid is granted without discrimination related to the origin of the services concerned; and
(b) aid to make good the damage caused by natural disasters or exceptional occurrences.
2. Moreover, the following may be considered to be compatible with the proper functioning of this Agreement:
(a) aid to promote the economic development of areas where the standard of living is abnormally low or where there is serious underemployment;
(b) aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas where such aid does not adversely affect commercial operations of air carriers to the interests of the Parties; and
(c) aid to achieve objectives, allowed under the EU horizontal block exemption regulations and horizontal and sectorial State aid rules granted in line with the conditions set out therein.