



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-06111-120-23

**Druk nr 3405**

Warszawa, 28 czerwca 2023 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie zawiadamiam, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

**- Umowę o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, sporządzoną w Kijowie dnia 12 października 2021 r.**

której ratyfikacja - zdaniem Rady Ministrów - nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję tekst wymienionego dokumentu wraz z uzasadnieniem.

W razie niezgłoszenia, w terminie 30 dni - zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o umowach międzynarodowych - negatywnej opinii co do zasadności wyboru trybu ratyfikacji dokumentu, zostanie on przedstawiony Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 12 października 2021 roku w Kijowie została sporządzona Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony.

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, z uwzględnieniem deklaracji do artykułu 38 ustęp 3 niniejszej Umowy:  
„Rzeczpospolita Polska oświadcza, że może tymczasowo stosować Umowę zgodnie z jej artykułem 38 ustępem 3 od pierwszego dnia miesiąca następującego po dacie noty potwierdzającej, że wszystkie krajowe procedury niezbędne do wejścia w życie Umowy zostały zakończone”,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

2023 roku.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

Andrzej Duda

PREZES RADY MINISTRÓW

Mateusz Morawiecki

## UZASADNIENIE

### **I. Potrzeba i cel związania się przez Rzeczpospolitą Polską Umową o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony**

Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, zwana dalej „Umową”, została sporządzona w dniu 12 października 2021 r. w Kijowie.

Ukraiński rynek lotniczy do agresji Federacji Rosyjskiej w dniu 24 lutego 2022 r. był trzynastym co do wielkości rynkiem pozaunijnym z liczbą 9,8 mln pasażerów w 2019 r. i z trwałą tendencją wzrostową<sup>1</sup>. W 2019 r. pomiędzy Polską a Ukrainą podróżowało w regularnym ruchu lotniczym 2 mln 33 tys. osób, a w kolejnych latach z powodu pandemii COVID-19 liczba ta spadła do 653 tys. w 2020 r. i 1 mln 69 tys. w 2021 r.<sup>2</sup>. Trwające walki z rosyjskim agresorem uniemożliwiają obecnie wykonywanie jakichkolwiek cywilnych połączeń lotniczych.

Celem Umowy jest stopniowe utworzenie wspólnego obszaru lotniczego między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, opartego między innymi na stosowaniu takich samych zasad i norm w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony konsumentów, komputerowych systemów rezerwacji, jak również przepisów o charakterze społecznym mających zastosowanie do transportu lotniczego. Ponadto celem Umowy jest ustalenie wymogów technicznych, procedur administracyjnych, podstawowych standardów operacyjnych oraz przepisów wykonawczych mających zastosowanie do rynku transportu lotniczego, opartego na warunkach uczciwej konkurencji.

### **II. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

Państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz Ukraina pozostają stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm). Podstawą do wykonywania przewozów lotniczych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Ukrainą są dwustronne umowy zawarte

---

<sup>1</sup> EUROSTAT, International extra-EU air passenger transport by reporting country and partner world regions and countries, więcej: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/all\\_themes](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/all_themes)

<sup>2</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego, Liczba pasażerów obsługanych w polskich portach lotniczych według krajów w międzynarodowym ruchu regularnym w 2020 i 2021 roku, więcej: <https://ulc.gov.pl/pl/statystyki-analizy>

pomiędzy tymi państwami a Ukrainą.

Podstawy formalno-prawne wykonywania połączeń lotniczych między Polską a Ukrainą określa obecnie *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o transporcie lotniczym*, podpisana w Kijowie dnia 12 marca 2013 r. (M.P. z 2017 r. poz. 4). Umowa ta weszła w życie dnia 28 lipca 2016 r. Zgodnie z powyższą umową oraz ustaleniami władz lotniczych wyznaczeni przewoźnicy lotniczy każdej Strony mają prawo do wykonywania regularnych przewozów pasażerów, bagażu i poczty między obydwojoma krajami bez ograniczeń odnośnie częstotliwości i typów statków powietrznych. Przewoźnicy wyznaczeni przez Stronę polską mają prawo wykonywania połączeń lotniczych na trasach pomiędzy punktami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a punktami na Ukrainie, a także mają możliwość wykonywania operacji do punktów położonych poza terytorium Ukrainy. Natomiast przewoźnicy wyznaczeni przez Stronę ukraińską na trasach z punktów położonych na terytorium Ukrainy do punktów w Rzeczypospolitej Polskiej, a także do punktów położonych poza terytorium Polski. Umowa wprowadza zakaz wykonywania regularnych przewozów lotniczych przez przewoźników jednej Strony między punktami położonymi na terytorium drugiej Strony (zakaz kabotażu). Umowa nie przewiduje ograniczeń w zakresie liczby przewoźników lotniczych, którzy mogą być wyznaczeni. Przewoźnik przed rozpoczęciem wykonywania operacji musi zostać wyznaczony na poszczególne trasy. Zgodnie z postanowieniami powyższej Umowy Strona polska może wyznaczyć każdego przewoźnika unijnego, który jest ustanowiony na terytorium Polski, zgodnie z Traktatami Unii Europejskiej. Polsko-ukraińska umowa jest zgodna z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Umowa będąca przedmiotem niniejszego wniosku zawiera postanowienia ogólne, postanowienia w zakresie współpracy regulacyjnej, gospodarczej, instytucjonalnej, przepisy przejściowe, dotyczące wejścia w życie i wypowiedzenia Umowy. Ponadto do Umowy dołączone są załączniki:

- Załącznik I (wykaz mających zastosowanie wymogów i norm przyjętych przez Unię Europejską w dziedzinie lotnictwa cywilnego, które mają zostać włączone do prawodawstwa ukraińskiego),
- Załącznik II (uzgodnione linie i określone trasy),
- Załącznik III (postanowienia przejściowe),
- Załącznik IV (wykaz certyfikatów, o których mowa w Załączniku III do niniejszej Umowy),
- Załącznik V (wykaz państw trzecich, o których mowa w art. 17, 19 i 22 Umowy oraz w Załącznikach II oraz III do Umowy),

- Załącznik VI (przepisy proceduralne),
- Załącznik VII (kryteria, o których mowa w art. 26 ust. 4 Umowy).

Artykuł 38 ust. 3 Umowy przewiduje możliwości tymczasowego stosowania przedmiotowej Umowy. Rada Unii Europejskiej decyzją 2021/1897 z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony (Dz. Urz. UE L 387 z 03.11.2021, str. 1) wyraziła zgodę na podpisanie Umowy oraz jej tymczasowe stosowanie zgodnie z art. 38 ust. 3 Umowy do czasu zakończenia procedur niezbędnych do jej wejścia w życie. Rzeczpospolita Polska, wraz z notyfikacją o zakończeniu wewnętrznych procedur niezbędnych do wejścia w życie Umowy, złożyła do depozytariusza oświadczenie o możliwości tymczasowego jej stosowania przez Rzeczpospolitą Polską od pierwszego dnia miesiąca następującego po dacie noty potwierdzającej zakończenie procedur niezbędnych do wejścia w życie Umowy.

Do istotnych, szczegółowych uregulowań zawartych w Umowie należy zaliczyć:

- brak rozróżnienia pomiędzy przewozem regularnym i nieregularnym w kontekście kwestii regulacyjnych oraz objęcie ich podobnym reżimem prawnym opartym na stopniowej liberalizacji zasad wykonywania przewozów lotniczych;
- uregulowanie zasad współpracy Stron w celu zapewnienia stopniowego włączenia do prawodawstwa Ukrainy wymogów i norm znajdujących zastosowanie na terytorium Unii Europejskiej, poprzez ich wdrożenia przez Ukrainę w oparciu o:
  - a) okresowe konsultacje, prowadzone w ramach Wspólnego Komitetu, o którym mowa w art. 29 Umowy (Wspólny Komitet), w sprawie interpretacji przepisów unijnych, dotyczących bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, dostępu do rynku i powiązanych z tym kwestii, aspektów społecznych, ochrony konsumentów i innych dziedzin objętych Umową,
  - b) zapewnianie odpowiedniej pomocy w dziedzinach wskazanych przez Strony,
  - c) konsultacje oraz wymianę informacji na temat nowych przepisów prawnych;
- zobowiązanie do współdziałania Stron Umowy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony środowiska, ochrony konsumentów, komputerowych systemów rezerwacji, aspektów społecznych oraz dążenie obu Stron do zapewnienia stopniowego włączenia do prawodawstwa Ukrainy wymogów i norm Unii Europejskiej w tym zakresie, w okresach przejściowych wskazanych w Załączniku III do Umowy;

- określenie praw przewozowych Stron poprzez wskazanie, że każda ze Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawo do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
  - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: dowolny punkt w Unii Europejskiej – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa<sup>3</sup>, krajów przynależących do WEOL<sup>4</sup> lub krajów wymienionych w Załączniku V – dowolny punkt na Ukrainie – punkty poza wymienionymi terytoriami;
  - b) w odniesieniu do przewoźników z Ukrainy: dowolny punkt na Ukrainie – punkty pośrednie na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa, krajów przynależących do WEOL lub krajów wymienionych w Załączniku V – dowolny punkt w Unii Europejskiej;
- jednostronne przyznanie przewoźnikom z Unii Europejskiej możliwości wykonywania przewozów kabotażowych w trybie samodzielnym i łączonym na ukraińskim rynku krajowym;
- umożliwienie posiadania przez Ukrainę lub jej obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej lub na sprawowanie skutecznej kontroli nad nim oraz umożliwienie posiadania przez państwa członkowskie Unii Europejskiej lub ich obywateli większościowego udziału w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Ukrainy lub na sprawowanie skutecznej kontroli nad nim;
- prawo ustanawiania biur na terytorium drugiej Strony oraz sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Strony własnego personelu;
- prawo wykonywania własnej obsługi naziemnej oraz korzystania z usług świadczonych w tym zakresie przez podmioty trzecie na terytorium drugiej Strony, do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz przedsiębiorstw lotniczych operujących w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jeżeli jest to zgodne z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi;

---

<sup>3</sup> „Partnerzy w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa” oznaczają w tym kontekście: Algierię, Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzję, Izrael, Jordanię, Liban, Libię, Maroko, Palestynę, Syrię, Tunezję oraz Republikę Mołdawii, tzn. bez uwzględnienia Ukrainy.

<sup>4</sup> „Kraje przynależące do wspólnego europejskiego obszaru lotniczego (WEOL)” oznaczają kraje będące stronami umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, którymi są: państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Republika Islandii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo (użycie tej nazwy nie ma wpływu na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244/99 oraz opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości na temat ogłoszenia przez Kosowo niepodległości).

- prawo sprzedaży przewozów lotniczych i powiązanych usług na terytorium drugiej Strony;
- prawo do wymiany i transferu dochodów uzyskanych z działalności przewoźników lotniczych na swoje własne terytorium lub do wybranego kraju;
- możliwość eksploatacji połączeń lotniczych w oparciu o porozumienia o dzieleniu pojemności statku powietrznego i dzieleniu oznaczeń linii między przewoźnikami obu Stron oraz z przewoźnikami państwa trzeciego, a także dostawcami transportu naziemnego;
- możliwość eksploatacji połączeń lotniczych w oparciu o porozumienia franczyzowe i brandingowe, porozumienia leasingowe;
- prawo wykonywania usług transportu intermodalnego;
- regulacje w zakresie zwolnień i ułatwień celnych;
- zastosowanie kryteriów niedyskryminacyjnego traktowania, powiązania z kosztami w odniesieniu do opłat za korzystanie ze służb lotniczych;
- świadczenie usług przewozu lotniczego na zasadzie uczciwych i równych możliwości, z wyłączeniem niedozwolonej pomocy publicznej;
- zobowiązanie Stron do udostępniania danych statystycznych dotyczących transportu lotniczego;
- regulacje dotyczące wejścia Umowy w życie oraz jej tymczasowego stosowania.

Postanowienia Umowy będą miały pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami obowiązujących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między stronami Umowy. Istniejące prawa przewozowe, które wynikają z tych umów dwustronnych, mogą być jednakże w dalszym ciągu stosowane pod warunkiem, że są bardziej korzystne oraz nie wiążą się z dyskryminacją innych państw członkowskich Unii Europejskiej i ich obywateli. To samo dotyczy postanowień, które nie są objęte zakresem niniejszej Umowy.

### **III. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne związane z wejściem w życie Umowy**

Zawarcie Umowy będzie miało następujące skutki społeczne, gospodarcze i polityczne po zakończeniu konfliktu zbrojnego z Rosją:

- stopniowa liberalizacja, z zachowaniem okresów przejściowych, dostępu do rynków Stron na zasadzie uczciwej konkurencji i niedyskryminacji, z uwzględnieniem tożsamyh zasad w obszarze bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym oraz poszanowaniem aspektów społecznych i środowiskowych;
- oczekuje się, że ze względu na liberalizację rynku między Unią Europejską a Ukrainą

nastąpi otwarcie nowych połączeń między portami lotniczymi stron, a także wejście na rynek nowych linii lotniczych;

- przewiduje się wzmocnienie konkurencji i zapewnienie konsumentom większego wyboru dostępnych usług transportu lotniczego;
- wskutek wprowadzenia w życie przez Ukrainę unijnych wymogów i norm we wszystkich aspektach dotyczących działalności przewoźników lotniczych (m.in. dotyczących bezpieczeństwa, zarządzania ruchem lotniczym, ochrony, norm społecznych oraz ochrony środowiska) oczekuje się ustanowienia uczciwych warunków konkurencji dla wszystkich przewoźników lotniczych operujących na trasach z i na Ukrainę;
- otwarcie możliwości inwestycyjnych dla przewoźników lotniczych każdej ze stron, poprzez umożliwienie skorzystania z szeregu opcji biznesowych, których celem jest ułatwienie działalności przewoźników lotniczych, dotyczących np. umów o dzieleniu oznakowania linii, obsługi naziemnej, leasingu, transportu intermodalnego, jak również prawa do postoju w nocy w portach lotniczych obu stron;
- wzrost możliwości handlowych i zarobkowych dla przedsiębiorców lotniczych oraz pośrednio dla przedsiębiorców z innych gałęzi gospodarczych (handel, turystyka) oraz wzrost możliwości zarabkowania przez pracowników zatrudnionych przez tych przedsiębiorców, jak również stworzenie lepszych warunków korzystania z usług tych przedsiębiorców przez konsumentów;
- wygenerowanie efektywnej sieci połączeń transportu lotniczego, służącej rozwojowi handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;
- w szerszym kontekście rynki lotnicze Unii Europejskiej i Ukrainy będą się stopniowo stawać coraz bardziej powiązane ze sobą, a także będą się stopniowo rozszerzać.

Istotnym skutkiem zawarcia przedmiotowej Umowy będzie stworzenie warunków do włączenia polskich podmiotów w odbudowę rynku lotniczego na Ukrainie po zakończeniu konfliktu zbrojnego z Rosją.

Zawarcie umowy nie spowoduje obciążenia Rzeczypospolitej Polskiej pod względem finansowym.

Postanowienia Umowy nie odbiegają od obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

#### **IV. Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową**

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz.

U. z 2020 r. poz. 127), Umowa podlega ratyfikacji bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie. Brak konieczności ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie wynika z faktu, że projektowana umowa nie dotyczy żadnej z przesłanek, o których mowa w art. 89 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., w tym w szczególności wolności, praw i obowiązków obywatelskich określonych w Konstytucji, czy też spraw uregulowanych w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy.

Zwolnienia z opłat celnych i podatków, o których mowa w art. 23 tej Umowy, nie wykraczają poza zakres zwolnień tego rodzaju stosowanych obecnie przez Polskę w oparciu o obowiązujące normy (w tym również wiążącego Polskę prawa międzynarodowego).

W szczególności zwolnienia z opłat celnych dotyczą zwolnień wynikających ze zobowiązań międzynarodowych wiążących RP w związku z ratyfikacją *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej 7 grudnia 1944 r. w Chicago*.

Zwolnienia z podatku od towarów i usług wynikają z przepisów znajdujących swoje odzwierciedlenie w rozwiązaniach ustawowych, które zostały zharmonizowane na poziomie unijnym poprzez dyrektywę 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.). Art. 148 dyrektywy 2006/112/WE stanowi, że państwa członkowskie zwalniają od podatku VAT dostawy towarów związane z zaopatrzeniem statków powietrznych, dostawę, przebudowę, naprawę, konserwację, czarterowanie oraz wynajem statków powietrznych oraz sprzętu, a także innych usług na potrzeby statków powietrznych oraz ich ładunków.

Regulacja ta została zaimplementowana w przepisach art. 83 ust. 1 pkt 5, 6, 13, 16 i 18 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.), które umożliwiają zastosowanie stawki 0% w odniesieniu do:

- importu środków transportu lotniczego oraz części zamiennych do nich i wyposażenia pokładowego przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- dostaw środków transportu lotniczego oraz części zamiennych do nich i wyposażenia pokładowego dla przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- usług najmu, dzierżawy, leasingu lub czarteru środków transportu lotniczego oraz najmu, dzierżawy, leasingu lub czarteru wyposażenia tych środków wykorzystywanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie

międzynarodowym;

- usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji środków transportu lotniczego oraz ich wyposażenia i sprzętu zainstalowanego na nich, używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- dostaw towarów służących zaopatrzeniu środków transportu lotniczego używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym.

Podobnie zharmonizowane są rozwiązania prawne w zakresie podatku akcyzowego poprzez dyrektywę Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiającej ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 58 z 27.02.2020, str. 4, z późn. zm.). Art. 13 ust. 2 w związku z ust. 1 dyrektywy stanowią, że państwa członkowskie mogą zwalniać z podatku akcyzowego wyroby akcyzowe dostarczane na pokładach samolotów w czasie lotu do państwa trzeciego. Z kolei z art. 34 ust. 3 dyrektywy Rady (UE) 2022/262 wynika, że nie podlegają podatkowi akcyzowemu wyroby akcyzowe przechowywane na pokładzie samolotu wykonującego przelot pomiędzy dwoma państwami członkowskimi, ale niedostępne w sprzedaży w czasie, gdy samolot znajduje się na terytorium jednego z państw członkowskich. Natomiast art. 49 dyrektywy Rady (UE) 2022/262 pozwala, do czasu przyjęcia przez Radę przepisów wspólnotowych dotyczących wyrobów dla samolotów, zachowania swoich przepisów krajowych dotyczących zwolnień z podatku akcyzowego dla takich wyrobów.

Przedmiotowa dyrektywa jest w Polsce wdrożona przez ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 143, z późn. zm.), która zwalnia od podatku akcyzowego następujące wyroby:

- używane do statków powietrznych: benzyny lotnicze, paliwo typu benzyny do silników odrzutowych oraz paliwo do silników odrzutowych, oleje smarowe do silników lotniczych oraz preparaty smarowe do silników lotniczych (art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym);
- paliwa silnikowe przewożone w standardowych zbiornikach statków powietrznych oraz smary znajdujące się w środkach transportu, niezbędne do ich eksploatacji (art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. c oraz pkt 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym);
- napoje alkoholowe, wyroby tytoniowe i inne wyroby w ograniczonych ilościach dostarczane na pokłady samolotów, pod warunkiem, że są rozdawane lub sprzedawane do

bezpośredniej konsumpcji przez podróżnych lub załogę podczas trwania podróży w rejsach międzynarodowych (art. 39 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz § 16 rozporządzenia Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego (Dz. U. poz. 1178, z późn. zm.)).

Analogiczny tryb został zastosowany do związania się innymi umowami regulującymi kompleksowo całokształt zagadnień związanych z transportem lotniczym, których Unia Europejska jest stroną (państwa Bałkanów Zachodnich, Gruzja, Izrael, Jordania, Kanada, Maroko, Mołdawia, Stany Zjednoczone). Przedmiotowa umowa ma charakter mieszany i obok kwestii należących do kompetencji państw członkowskich Unii Europejskiej reguluje również zagadnienia należące do wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej.

#### 1. Podmioty prawa krajowego, których dotyczy Umowa

- Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za wykonanie Umowy.
- Wykonanie Umowy dotyczy działalności Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Postanowienia Umowy będą miały wpływ na działalność przedsiębiorców prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w Rzeczypospolitej Polskiej.

#### 2. Sposób, w jaki Umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Ponieważ Umowa sama w sobie nie reguluje materii ustawowych w prawie krajowym, jej stosowanie będzie odnosić się do aktów prawnych takich jak:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. – Prawo dewizowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 309).

Powyższe ustawy zawierają przepisy dotyczące zarówno funkcjonowania transportu lotniczego, jak i działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

#### 3. Środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania Umowy

Wejście w życie Umowy nie spowoduje konieczności dokonania zmian w ustawodawstwie wewnętrznym.

Postanowienia Umowy nie odbiegają od obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

**UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM**

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

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

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

oraz

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej również „UE”,

z jednej strony,

oraz

UKRAINA, z drugiej strony,

zwane dalej łącznie „Stronami”;

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

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

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

PRAGNĄC ułatwić rozszerzenie możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, aby odpowiedzieć na potrzeby pasażerów i nadawców ładunków w celu zapewnienia dogodnych usług transportu lotniczego;

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

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

MAJĄC NA UWADZE, iż Układ o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi a Ukrainą stanowi, że w celu zapewnienia skoordynowanego rozwoju transportu między Stronami, dostosowanego do ich potrzeb handlowych, warunki wzajemnego dostępu do rynku i świadczenia usług w zakresie transportu lotniczego mogą stanowić przedmiot szczególnych porozumień;

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

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

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

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

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

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

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

UZNAJĄC, że stworzenie WOL oraz wdrożenie jego zasad nie mogą zostać osiągnięte bez postanowień przejściowych oraz znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym zakresie;

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

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

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

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

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

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

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

## TYTUŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Cele i zakres

Celem niniejszej Umowy jest stopniowe utworzenie WOL między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, opartego w szczególności na takich samych zasadach w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, środowiska, ochrony konsumentów, komputerowych systemów rezerwacji, jak również na takich samych zasadach w odniesieniu do aspektów społecznych. W tym celu niniejsza Umowa określa zasady, wymogi techniczne, procedury administracyjne, podstawowe standardy operacyjne oraz przepisy wykonawcze mające zastosowanie w stosunkach między Stronami.

WOL opiera się na wolnym dostępie do rynku transportu lotniczego i na równych warunkach konkurencji.

#### Artykuł 2

#### Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej Umowy stosuje się następujące definicje:

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

- 3) „transport lotniczy” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, oferowany za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który – dla uniknięcia wątpliwości – obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunki;
- 4) „przewoźnik lotniczy” oznacza spółkę lub przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważne zezwolenie;
- 5) „właściwe władze” oznaczają agencje rządowe lub jednostki sektora publicznego odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 6) „spółki lub przedsiębiorstwa” oznaczają podmioty prawa cywilnego lub handlowego, w tym spółdzielnie, oraz inne osoby prawne prawa publicznego lub prywatnego, z wyjątkiem podmiotów, których działalność nie jest nastawiona na osiągnięcie zysków;
- 7) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
  - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Ukrainę, jak i przez państwo członkowskie UE lub przez państwa członkowskie UE; oraz
  - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, przyjęte zgodnie z art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Ukrainy, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, w zależności od danej kwestii;
- 8) „umowa WEOL” oznacza Wielostronną umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misią Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie <sup>(1)</sup> w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;
- 9) „EASA” oznacza Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowioną rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- 10) „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które, oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przynajmniej możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
  - a) prawo użytkowania wszystkich lub niektórych aktywów przedsiębiorstwa;
  - b) prawa lub umowy, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;
- 11) „skuteczna kontrola regulacyjna” oznacza, że właściwa władza jednej ze Stron uprawniona do koncesjonowania, która wydała koncesję lub zezwolenie przewoźnikowi lotniczemu:
  - a) stale weryfikuje, czy przewoźnik ten spełnia kryteria dotyczące wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, na podstawie których wydano koncesję lub zezwolenie, zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi; oraz
  - b) utrzymuje odpowiedni nadzór w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zgodnie z co najmniej normami ICAO;
- 12) „Traktaty UE” oznaczają Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- 13) „państwo członkowskie UE” oznacza państwo członkowskie Unii Europejskiej;
- 14) „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania oraz czy jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów regulujących wykonywanie tego rodzaju przewozów;

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

- 15) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznane przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem, że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 16) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia przewozu lotniczego powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;
- 17) „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ustanowioną zgodnie z Konwencją;
- 18) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany między punktami w co najmniej dwóch państwach;
- 19) „transport intermodalny” oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym oraz co najmniej jednym rodzajem transportu naziemnego pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- 20) „środek” oznacza każdy środek Strony, w formie ustawy, rozporządzenia, zasady, procedury, decyzji lub działania administracyjnego lub w jakiegokolwiek innej formie;
- 21) „obywatel” oznacza:
  - a) w przypadku Ukrainy – każdą osobę posiadającą obywatelstwo ukraińskie lub w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – każdą osobę posiadającą obywatelstwo państwa członkowskiego UE; lub
  - b) każdy podmiot prawny:
    - (i) który jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje przez cały czas pod skuteczną kontrolą: w przypadku Ukrainy – osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo ukraińskie lub ukraińską przynależność państwową lub w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego UE lub jednego z innych państw wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy lub przynależność państwową do tych państw; oraz
    - (ii) którego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się: w przypadku Ukrainy – na Ukrainie lub w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – w państwie członkowskim;
- 22) „przynależność państwowa”, w przypadku przewoźnika lotniczego, oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii jak jego struktura własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 23) „koncesja” oznacza:
  - a) w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich – zezwolenie udzielone przez właściwą władzę wydającą koncesje spółce lub przedsiębiorstwu, umożliwiające im wykonywanie przewozów lotniczych na podstawie odpowiedniego prawodawstwa UE; oraz
  - b) w przypadku Ukrainy – koncesję na przewóz lotniczy pasażerów lub ładunków, wydaną na podstawie odpowiedniego prawodawstwa ukraińskiego;
- 24) „cena” oznacza:
  - a) „taryfy lotnicze” płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych oraz wszelkie warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze; oraz
  - b) „stawki lotnicze” płacone za przewóz poczty i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.

Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega stosowanie taryf lotniczych i stawek lotniczych;
- 25) „Układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, sporządzony w Brukseli dnia 21 marca 2014 r. i 27 czerwca 2014 r., i wszelkie późniejsze instrumenty;

- 26) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego, w której wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 27) „obowiązek użyteczności publicznej” oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnik lotniczy może uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;
- 28) „SESAR” oznacza program badawczy dotyczący europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym, stanowiący techniczny komponent jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, którego celem jest stworzenie w UE infrastruktury kontroli ruchu lotniczego o wysokiej przepustowości, aby umożliwić bezpieczny i przyjazny dla środowiska rozwój transportu lotniczego;
- 29) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez rząd, publiczny organ regionalny lub inną organizację publiczną, w przypadku gdy:
- a) praktyka rządu, publicznego organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków finansowych, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;
  - b) dochód rządu, publicznego organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny, został utracony, nie został pobrany lub został bezpodstawnie obniżony;
  - c) rząd, publiczny organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub świadczy usługi inne niż ogólna infrastruktura albo zakupuje towary lub usługi; lub
  - d) rząd, publiczny organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierza albo nakazuje podmiotowi prywatnemu wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji, o których mowa w lit. a), b) oraz c), które zwykle należą do rządu, a w praktyce nie różną się pod żadnym względem od praktyk zwykle stosowanych przez rządy;
- i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;
- 30) „terytorium” w przypadku Ukrainy oznacza terytorium lądowe i przylegające do niego wody terytorialne pozostające pod jej zwierzchnictwem, a w przypadku Unii Europejskiej – terytorium lądowe (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych;
- 31) „Układ o tranzycie” oznacza Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych, podpisany w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
- 32) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych przez właściwą władzę lub inne upoważnione do tego władze z tytułu korzystania przez statki powietrzne, ich załogi, pasażerów, ładunki i pocztę z urządzeń i usług związanych ze służbą żeglugi powietrznej (w tym w przypadku przelotów), kontroli ruchu lotniczego oraz portów lotniczych i ochrony lotnictwa.

### Artykuł 3

#### Wykonanie Umowy

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

3. Stosując środki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Strony, w zakresie stosowania niniejszej Umowy:
- znoszą wszelkie jednostronne środki administracyjne, techniczne lub inne, które mogą stanowić pośrednie ograniczenia i mieć dyskryminujące skutki w zakresie zapewniania przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy; oraz
  - powstrzymują się od wprowadzania środków administracyjnych, technicznych lub prawnych, które mogłyby prowadzić do dyskryminacji wobec obywateli bądź spółek lub przedsiębiorstw drugiej Strony w zakresie świadczenia usług na podstawie niniejszej Umowy.

#### Artykuł 4

### Zakaz dyskryminacji

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

#### TYTUŁ II

### WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

#### Artykuł 5

### Ogólne zasady współpracy regulacyjnej

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

#### Artykuł 6

### Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

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

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

## Artykuł 7

### Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa wyszczególnionymi w części C załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych w niniejszym artykule.

2. Kontynuując sprawowanie funkcji i wykonywanie zadań państwa projektu, państwa producenta, państwa rejestracji i państwa użytkownika, określone przez Konwencję, Ukraina włącza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Strony współpracują celem zapewnienia skutecznego wdrożenia przez Ukrainę prawodawstwa przyjętego w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. W tym celu Ukraina uczestniczy w pracach EASA w charakterze obserwatora, począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, zgodnie z załącznikiem VI do niniejszej Umowy.

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

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

6. Strony współpracują w celu osiągnięcia konwergencji systemów certyfikacji w zakresie początkowej i ciągłej zdatności do lotu.

7. Strony zapewniają, aby statki powietrzne zarejestrowane w jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych standardów bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego oraz załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

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

9. Właściwe władze Strony mogą w dowolnym czasie wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji z właściwymi władzami drugiej Strony na temat standardów bezpieczeństwa utrzymywanych przez drugą Stronę, w tym w dziedzinach innych niż dziedziny objęte aktami prawnymi, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, lub na temat ustaleń poczynionych w trakcie inspekcji rampowych. Takie konsultacje odbywają się w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

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

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

- b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie inspekcji, o której mowa w ust. 7 niniejszego artykułu, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych standardów ustanowionych na podstawie Konwencji lub wymogów i norm określonych w części C załącznika I do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku; lub
- c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne standardy ustanowione na podstawie Konwencji lub wymogi i normy określone w części C załącznika I do niniejszej Umowy nie są skutecznie stosowane i utrzymywane w mocy, w zależności od przypadku.
11. W przypadku gdy jedna ze Stron podejmuje działanie zgodnie z ust. 10 niniejszego artykułu, niezwłocznie informuje o tym właściwe władze drugiej Strony, podając powody swojego działania.
12. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania środków podjętych zgodnie z ust. 10 niniejszego artykułu, mimo że ustały przesłanki ich podjęcia, każda ze Stron może zwrócić się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.
13. O wszelkich zmianach prawa krajowego w zakresie statusu właściwych władz Ukrainy lub właściwej władzy państw członkowskich UE Strona, której to dotyczy, informuje niezwłocznie drugą Stronę.

#### Artykuł 8

### Ochrona lotnictwa

1. Ukraina włącza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża postanowienia zawarte w Dokumencie 30 część II Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy. W kontekście ocen przewidzianych w art. 33 ust. 2 niniejszej Umowy inspektorzy Komisji Europejskiej mogą uczestniczyć jako obserwatorzy w inspekcjach przeprowadzanych przez właściwe władze ukraińskie w portach lotniczych znajdujących się na terytorium Ukrainy, zgodnie z mechanizmem uzgodnionym przez obie Strony. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań Ukrainy i państw członkowskich UE wynikających z załącznika 17 do Konwencji.
2. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania dotyczące zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu dnia 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim obie Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, których obie Strony są stronami.
3. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urzędów nawigacji lotniczej, a także jakiegokolwiek zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego.
4. Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie ze standardami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile odnoszą się do Stron, z zaleconymi praktykami ustanowionymi przez ICAO i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie do Stron. Obie Strony nakładają na zarejestrowanych przez siebie użytkowników statków powietrznych, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.
5. Każda Strona zapewnia wprowadzenie na swoim terytorium skutecznych środków mających na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym między innymi prowadzenie kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bagażu rejestrowanego oraz kontroli ładunków i poczty przed wpuszczeniem pasażerów na pokład lub przed załadowaniem statku powietrznego, a także prowadzenie kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska i kontroli osób innych niż pasażerowie wcho-

dzających do stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnego ryzyka i zagrożeń w lotnictwie cywilnym. Każda Strona wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, wymaganych przez drugą Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

6. Strona rozpatruje również pozytywnie wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych szczególnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nadzwyczajnych przypadkach, Strona informuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich szczególnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć znaczący wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przedyskutowania takich środków ochrony, zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy.

7. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urzędzeń nawigacji lotniczej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby zaistnienia aktu.

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

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

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

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

12. Jakikolwiek działanie podjęte zgodnie z ust. 10 lub 11 niniejszego artykułu zostaje zakończone z chwilą spełnienia przez drugą Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

#### Artykuł 9

### Zarządzanie ruchem lotniczym

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

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

3. Strony współpracują w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym, aby zapewnić skuteczne włączenie przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego Ukrainy wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jak również w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Ukrainę, w celu poprawy obecnych standardów bezpieczeństwa i ogólnej efektywności operacji ruchu lotniczego w Europie, a także optymalizacji kontroli ruchu lotniczego, minimalizacji opóźnień i zwiększenia skuteczności w zakresie ochrony środowiska.

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

5. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.
6. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej:
- Ukraina podejmuje niezbędne środki w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; oraz
  - Unia Europejska ułatwia udział Ukrainy w działaniach operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, wykorzystania przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
7. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla praw i zobowiązań Ukrainy wynikających z Konwencji, a także z obowiązujących regionalnych porozumień w zakresie żeglugi powietrznej zatwierdzonych przez Radę ICAO. Po wejściu w życie niniejszej Umowy jakiegokolwiek kolejne regionalne porozumienie powinno być zgodne z jej postanowieniami.
8. Aby utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w celu maksymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej i skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Ukraina organizuje podlegającą jej przestrzeń powietrzną zgodnie z wymogami UE dotyczącymi ustanawiania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB), o których mowa w części B załącznika I do niniejszej Umowy.

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

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

#### Artykuł 10

### Środowisko

- Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa. Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnego działania na poziomie ogólnosiwiatowym, regionalnym, krajowym lub lokalnym.
- Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie środowiska wyszczególnionymi w części D załącznika I do niniejszej Umowy, na warunkach określonych w niniejszym artykule.
- Ukraina włącza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
- Strony współpracują celem zapewnienia skutecznego wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego Ukrainy wymogów i norm, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, uznając jednocześnie znaczenie współpracy, oraz, w ramach wielostronnych rozmów, w celu uwzględnienia wpływu lotnictwa na środowisko, a także w celu zapewnienia pełnej zgodności wszelkich środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.
- Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być rozumiane jako ograniczenie uprawnień właściwych władz którejkolwiek ze Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich środków w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub czynienia innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że środki takie stosuje się bez względu na przynależność państwową oraz że nie są one sprzeczne z prawami i zobowiązaniami Stron wynikającymi z prawa międzynarodowego.

*Artykuł 11***Ochrona konsumentów**

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie ochrony konsumentów wyszczególnionymi w części F załącznika I do niniejszej Umowy.
2. Ukraina włącza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
3. Strony współpracują celem zapewnienia skutecznego wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.
4. Strony współpracują również w celu zapewnienia ochrony praw konsumentów wynikających z niniejszej Umowy.

*Artykuł 12***Współpraca branżowa**

1. Strony dążą do zacieśnienia współpracy branżowej, w szczególności poprzez:
  - (i) rozwój kontaktów gospodarczych między producentami działającymi w branży lotniczej z obu Stron;
  - (ii) promowanie i tworzenie wspólnych projektów mających na celu zrównoważony rozwój sektora transportu lotniczego, w tym również jego infrastruktury;
  - (iii) współpracę techniczną mającą na celu wdrożenie norm UE;
  - (iv) propagowanie możliwości dla producentów i projektantów działających w branży lotniczej; oraz
  - (v) wspieranie inwestycji w ramach zakresu stosowania niniejszej Umowy.
2. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla istniejących technicznych i przemysłowych norm ukraińskich dotyczących produkcji statków powietrznych i ich części, które nie są wymienione w załączniku I do niniejszej Umowy.
3. Wspólny Komitet monitoruje i ułatwia współpracę branżową.

*Artykuł 13***Komputerowe systemy rezerwacji**

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w dziedzinie komputerowych systemów rezerwacji wyszczególnionymi w części G załącznika I do niniejszej Umowy. Strony gwarantują bezpłatny dostęp komputerowych systemów rezerwacji jednej Strony do rynku drugiej Strony.
2. Ukraina włącza do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
3. Strony współpracują celem zapewnienia wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

*Artykuł 14***Aspekty społeczne**

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie ze swoimi odpowiednimi przepisami prawnymi dotyczącymi wymogów i norm w odniesieniu do aspektów społecznych, wyszczególnionymi w części E załącznika I do niniejszej Umowy.
2. Ukraina przyjmuje niezbędne środki w celu włączenia do swojego prawodawstwa i w skuteczny sposób wdraża wymogi i normy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z postanowieniami przejściowymi określonymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
3. Strony współpracują celem zapewnienia wdrożenia przez Ukrainę przepisów prawnych przyjętych w celu włączenia do porządku prawnego wymogów i norm, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

*Artykuł 15***Nowe prawodawstwo**

1. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w swoim obowiązującym prawodawstwie w zakresie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji i postanowień niniejszego artykułu i art. 4 niniejszej Umowy.
2. W przypadku gdy jedna ze Stron rozważa przyjęcie nowego prawodawstwa wchodzącego w zakres stosowania niniejszej Umowy lub zmianę swojego prawodawstwa, informuje o tym drugą Stronę. Na wniosek jednej ze Stron Wspólny Komitet w terminie dwóch miesięcy przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany prawodawstwa dla prawidłowego funkcjonowania niniejszej Umowy.
3. Wspólny Komitet:
  - a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik I do niniejszej Umowy dotyczącą włączenia do niego nowego prawodawstwa lub przedmiotowych zmian, w razie konieczności na zasadzie wzajemności;
  - b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
  - c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie, w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania niniejszej Umowy.

## TYTUŁ III

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

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie, zgodnie z załącznikami II i III do niniejszej Umowy, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony:
  - a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
  - b) prawo do lądowania na jej terytorium w jakimkolwiek celu poza zabraniem na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);
  - c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do lądowania na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku bagażu, ładunków lub poczty, osobno lub łącznie; oraz
  - d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

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

#### Artykuł 17

### Udzielanie zezwolenia eksploatacyjnego i zezwolenia technicznego

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

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

#### Artykuł 18

### Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie określania zdolności i przynależności państwowej przewoźnika lotniczego

1. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron właściwe władze drugiej Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w ust. 2 niniejszego artykułu.

2. Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia właściwe władze Strony otrzymującej mają określone zastrzeżenia, że pomimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Strony warunki określone w art. 17 niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich zastrzeżeń. W takim przypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odpowiednich właściwych władz, lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju należy rozpatrywać w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu.

## Artykuł 19

**Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego**

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

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Ukrainy:

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

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

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

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

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

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

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

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

## Artykuł 20

**Inwestowanie w przewoźników lotniczych**

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

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

## Artykuł 21

**Zniesienie ograniczeń ilościowych**

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

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nie wyklucza możliwości wprowadzenia przez Strony zakazu lub ograniczenia w odniesieniu do takich transferów, uzasadnionych względami porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i życia ludzi, zwierząt lub roślin lub ochrony własności intelektualnej, przemysłowej i handlowej. Jednak takie zakazy lub ograniczenia nie mogą stanowić środka arbitralnej dyskryminacji lub ukrytego ograniczenia w wymianie handlowej między Stronami.

## Artykuł 22

**Możliwości handlowe**

## Prowadzenie działalności gospodarczej

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

## Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

3. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do zakładania biur na terytorium drugiej Strony w celu promocji i sprzedaży usług w zakresie transportu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań, w tym prawo do sprzedawania i wystawiania jakichkolwiek biletów lub lotniczych listów przewozowych, własnych lub jakiegokolwiek innego przewoźnika lotniczego.
4. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego, personelu operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego. Zapotrzebowanie na wyżej wymieniony personel, stosownie do wyboru dokonanego przez przewoźników lotniczych, może zostać zaspokojone poprzez zaangażowanie własnego personelu lub korzystanie z usług jakiegokolwiek innej organizacji, przedsiębiorstwa lub przewoźnika lotniczego działającego na terytorium drugiej Strony i posiadających zezwolenie na świadczenie takich usług na terytorium tej Strony. Obie Strony ułatwiają i przyspieszają, w stosownych przypadkach, wydawanie zezwoleń na pracę personelowi zatrudnionemu w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym personelowi wykonującemu określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający 90 dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

## Obsługa naziemna

5. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku III do niniejszej Umowy:
  - a) bez uszczerbku dla lit. b), każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Strony posiada:
    - (i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (zwanej dalej „własną obsługą naziemną”); lub
    - (ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze Stron i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku;

- b) prawa określone w lit. a) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do przeladunku bagażu, obsługi pływowej, zaopatrzenia w paliwo i smary oraz obsługi towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, mogą podlegać ograniczeniom zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym;
- c) każde przedsiębiorstwo obsługi naziemnej każdej ze Stron, niezależnie od tego, czy jest to przewoźnik lotniczy czy nie, ma prawo – w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony – do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz przewoźników lotniczych Stron operujących w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jeżeli jest to zgodne z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi.

#### Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

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

#### Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

7. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić sprzedaż usług transportu lotniczego i związanych z nimi usług na terytorium drugiej Strony bezpośrednio lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, poprzez innego przewoźnika lotniczego lub przez internet. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług transportu lotniczego i związanych z nimi usług, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymiennalnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.
8. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany na waluty wymienne i dokonać przelewu uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Strony na swoje własne terytorium lub do wybranego przez siebie kraju lub krajów, zgodnie z obowiązującym prawodawstwem. Zezwala się na wykonywanie takich operacji wymiany i przelewów niezwłocznie, bez ograniczeń lub opodatkowania, po oficjalnym kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu, w którym przewoźnik składa polecenie przelewu.
9. Przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zezwala się na pokrywanie w walucie krajowej wydatków lokalnych na terytorium drugiej Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą, według własnego uznania, pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej Strony w walutach wymiennalnych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

#### Porozumienia o współpracy

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

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

#### Transport intermodalny

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

12. Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów, a także niezależnie od pozostałych postanowień niniejszej Umowy, przewoźnicy lotniczy i pośredni dostawcy usług przewozów towarowych obu Stron mają nieograniczone prawo do wykorzystywania, w przypadku międzynarodowych przewozów lotniczych na podstawie tego samego lotniczego listu przewozowego, wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunków do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Ukrainy i Unii Europejskiej lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i z wszystkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odprawy celnej, łącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunków pod zamknięciem celnym. Dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są drogą naziemną czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i urządzenia do odprawy celnej w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawieranie porozumień z innym dostawcami usług transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport powietrzny i naziemny, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzani w błąd co do okoliczności takiego przewozu.

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

#### Leasing

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

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

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

#### Porozumienia dotyczące franczyzy, oznaczania marką i preferencji handlowych

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

#### Lądowania w nocy

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

### Artykuł 23

#### Opłaty celne i opodatkowanie

1. Po przybyciu na terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie pokładowe, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny, części zapasowe (w tym silniki), zapasy pokładowe (między innymi produkty takie, jak żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, zgodnie z obowiązującymi przepisami, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są:

- a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne lub przez Unię Europejską; oraz
- b) nie są związane z kosztem świadczonej usługi, pod warunkiem że takie urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonej usługi, są również zwolnione na zasadzie wzajemności, zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zapasowe (w tym silniki) wwieszone na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, w tym w przypadkach, gdy takie materiały są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium; oraz
- e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

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

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

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

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane w innych celach niż do zużycia przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego na odcinku lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

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

8. Normalne wyposażenie pokładowe oraz materiały i zapasy przechowywane zwykle na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej ze Stron mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one pozostawać pod nadzorem tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub uzyskania innego przeznaczenia zgodnie z przepisami celnymi.

9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na postanowienia konwencji między państwem członkowskim a Ukrainą o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, które mogą obowiązywać w danym czasie.

#### Artykuł 24

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

1. Każda ze Stron zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego, portu lotniczego, infrastruktury i usług w zakresie ochrony lotnictwa oraz związanej z nimi infrastruktury i usług, były sprawiedliwe, uzasadnione, niedyskryminacyjne i równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Bez uszczerbku dla art. 9 niniejszej Umowy, opłaty te mogą odzwierciedlać całkowity koszt poniesiony przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń

i usług portów lotniczych oraz w zakresie ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub w ramach systemu danego portu lotniczego, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać racjonalną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób wydajny i ekonomiczny. W żadnym przypadku stosowanie tego rodzaju opłat wobec przewoźników lotniczych drugiej Strony nie może odbywać się na warunkach mniej korzystnych od najkorzystniejszych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w czasie stosowania tych opłat. Opłaty od użytkownika są ustalane przez właściwe nakładające opłaty władze lub podmioty Stron w walucie krajowej lub obcej.

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

#### Artykuł 25

##### Ustalanie cen

1. Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym na swobodne ustalanie cen w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.
2. Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen ani przekazywania ich do wiadomości.
3. Jeżeli właściwe władze jednej ze Stron uważają, że którakolwiek cena jest niezgodna z ustaleniami, o których mowa w niniejszym artykule, wysyłają odpowiednie zawiadomienie właściwym władzom drugiej Strony i mogą złożyć wniosek o przeprowadzenie konsultacji z tymi władzami. Właściwe władze mogą prowadzić konsultacje w celu przedyskutowania takich spraw jak ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subwencjonowane ceny. Konsultacje takie odbywają się nie później niż 30 dni po dacie otrzymania wniosku.

#### Artykuł 26

##### Otoczenie konkurencyjne

1. W zakresie stosowania niniejszej Umowy stosuje się postanowienia tytułu IV Układu o stowarzyszeniu lub wszelkie późniejsze zastępujące ją umowy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a Ukrainą, z wyjątkiem przypadków, w których bardziej szczegółowe zasady dotyczące konkurencji i pomocy państwa w sektorze lotnictwa zostały zawarte w niniejszej Umowie.
2. Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego otoczenia dla wykonywania przewozów lotniczych. Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy działają w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani.
3. Pomoc państwa, która zakłóca konkurencję lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym spółkom lub przedsiębiorstwom lub niektórym produktom bądź usługom, jest niezgodna z prawidłowym funkcjonowaniem niniejszej Umowy w zakresie, w jakim może mieć wpływ na handel pomiędzy Stronami w sektorze lotnictwa.
4. W zakresie pomocy państwa, wszelkie praktyki sprzeczne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania reguł konkurencji obowiązujących w Unii Europejskiej, w szczególności kryteriów określonych w załączniku VII do niniejszej Umowy.
5. Jeżeli jedna ze Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Strony, w szczególności wynikające z subwencji, mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki konkurencji przez jej przewoźników lotniczych, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 29 niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Strony, która wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do podjęcia działania zmierzającego do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, zgodnie z art. 19 niniejszej Umowy.

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

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

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

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

10. Strony dokonują wymiany informacji uwzględniając ograniczenia wynikające z wymogów w zakresie tajemnicy zawodowej i tajemnicy handlowej.

#### Artykuł 27

### Dane statystyczne

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

2. Strony współpracują w ramach Wspólnego Komitetu w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych w celu monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych zakresem niniejszej Umowy.

#### TYTUŁ IV

### POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

#### Artykuł 28

### Interpretacja i wykonanie

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

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

3. Każda ze Stron przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w odniesieniu do postępowań dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień zgodnie z niniejszą Umową.

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

5. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy są identyczne pod względem treści z odpowiednimi postanowieniami Traktatów UE, a także z aktami prawnymi przyjętymi na mocy Traktatów UE, te postanowienia i przepisy interpretuje się – w zakresie ich wykonania i stosowania – zgodnie z odpowiednimi orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej Trybunałem Sprawiedliwości, oraz zgodnie z odpowiednimi decyzjami Komisji Europejskiej.

## Artykuł 29

**Wspólny Komitet**

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron, który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej prawidłowe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie określonych w niniejszej Umowie.
2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Stron. Strony wprowadzają je w życie zgodnie z wewnętrznymi procedurami. Strony będą się wzajemnie informować o zakończeniu takich procedur oraz o dniu wejścia w życie decyzji. W przypadku gdy decyzja podjęta przez Wspólny Komitet zawiera wymóg podjęcia działania przez jedną ze Stron, Strona ta podejmuje wszelkie konieczne działania i informuje o nich Wspólny Komitet.
3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.
4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb na wniosek jednej ze Stron.
5. Strona może również wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania jakiegokolwiek kwestii związanej z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie odbywa się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.
6. W celu prawidłowego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.
7. Jeżeli, według jednej ze Stron, decyzja Wspólnego Komitetu nie jest wykonywana przez drugą Stronę w sposób prawidłowy, może ona wystąpić z wnioskiem o przedyskutowanie tej sprawy przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać sprawy w terminie dwóch miesięcy od dnia przekazania sprawy, Strona występująca z wnioskiem może zastosować odpowiednie środki zabezpieczające na podstawie art. 31 niniejszej Umowy.
8. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przekazanej mu sprawy w terminie sześciu miesięcy od dnia jej wniesienia, Strony mogą zastosować odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na podstawie art. 31 niniejszej Umowy.
9. Zgodnie z art. 20 niniejszej Umowy Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub ze zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.
10. Wspólny Komitet rozwija także współpracę między Stronami poprzez:
  - a) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte zakresem niniejszej Umowy;
  - b) podejmowanie i w miarę możliwości skuteczne rozwiązywanie problemów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, które mogą między innymi utrudnić dostęp do rynku oraz sprawną eksploatację uzgodnionych linii objętych zakresem niniejszej Umowy, jako środek służący do zapewnienia równych warunków działania, osiągnięcia konwergencji regulacyjnej oraz zmniejszenia obciążeń regulacyjnych podmiotów prowadzących działalność zarobkową;
  - c) wspieranie wymiany informacji na poziomie ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym także w przypadku przyjmowania nowych instrumentów międzynarodowego prawa lotniczego publicznego i prywatnego, w szczególności w zakresie ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), portów lotniczych, współpracy branżowej, zarządzania ruchem lotniczym, otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;
  - d) stałe badanie społecznych skutków wykonywania niniejszej Umowy, w szczególności w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;
  - e) rozważanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian niniejszej Umowy;
  - f) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;
  - g) uwzględnianie i rozwijanie pomocy technicznej w obszarach wchodzących w zakres niniejszej Umowy; oraz
  - h) wspieranie współpracy na stosownych międzynarodowych forach oraz podejmowanie działań mających na celu koordynację stanowisk.

## Artykuł 30

**Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż**

1. W przypadku zaistnienia między Stronami jakiegokolwiek sporu dotyczącego interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy Strony w pierwszej kolejności podejmują starania zmierzające do rozstrzygnięcia tego sporu w drodze formalnych konsultacji w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 29 ust. 5 niniejszej Umowy. W przypadku gdy Wspólny Komitet podejmuje decyzje w ramach tej procedury dotyczące interpretacji lub stosowania wymogów i norm, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, takie decyzje muszą być zgodne z orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości dotyczącymi interpretacji odpowiednich wymogów i norm, jak również zgodne z decyzjami Komisji Europejskiej, które są podejmowane na mocy odpowiednich wymogów i standardów.
2. Każda ze Stron może przekazać każdy spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, którego nie udało się rozstrzygnąć zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów, zgodnie z następującą procedurą:
  - a) każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie 60 dni od dnia otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych 60 dni. Jeżeli jedna ze Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem jednej ze Stron, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący Rady ICAO, który nie jest zdyskwalifikowany z tego samego powodu;
  - b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w lit. a), jest obywatelem państwa trzeciego i sprawuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
  - c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz
  - d) z zastrzeżeniem ostatecznego orzeczenia trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Strony.
3. Na wniosek jednej ze Stron trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do chwili wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.
4. Każde orzeczenie tymczasowe lub orzeczenie ostateczne trybunału arbitrażowego jest wiążące dla Stron. Trybunał arbitrażowy stara się podejmować wszystkie orzeczenia tymczasowe lub orzeczenia ostateczne na zasadzie konsensusu. W przypadku gdy osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, trybunał arbitrażowy podejmuje decyzje większością głosów.
5. Jeżeli jedna ze Stron nie zastosuje się do orzeczenia trybunału arbitrażowego, podjętego zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie 30 dni od dnia otrzymania powiadomienia o przedmiotowym orzeczeniu, druga Strona może, przez cały okres, w którym nie zastosowano się do tego orzeczenia, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Stronie niestosującej się do orzeczenia.

## Artykuł 31

**Środki zabezpieczające**

1. Bez uszczerbku dla art. 7 i 8 niniejszej Umowy oraz ocen w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, o których mowa w załączniku III do niniejszej Umowy, Strona może zastosować odpowiednie środki zabezpieczające, jeżeli uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania zawartego w niniejszej Umowie. Zakres i czas trwania środków zabezpieczających ograniczone są do tego, co jest bezwzględnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.
2. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających niezwłocznie powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu oraz przekazuje wszelkie stosowne informacje.

3. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.
4. Bez uszczerbku dla art. 7 i 8 niniejszej Umowy, Strona, której to dotyczy, nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem jednego miesiąca od dnia powiadomienia dokonanego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na podstawie ust. 3 została zakończona przed upływem wskazanego terminu.
5. Strona, której to dotyczy, niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach oraz przekazuje wszystkie stosowne informacje.
6. Jakikolwiek działanie podjęte na podstawie niniejszego artykułu zostaje zawieszane z chwilą, gdy Strona niewypelniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

#### Artykuł 32

### Ujawnianie informacji

Przedstawiciele, delegaci oraz eksperci Stron, jak również inni urzędnicy działający na podstawie niniejszej Umowy zobowiązani są, również po zaprzestaniu pełnienia swoich funkcji, nie ujawniać stronom trzecim informacji, które objęte są tajemnicą zawodową, w szczególności informacji istotnych z punktu widzenia ochrony oraz informacji dotyczących spółek lub przedsiębiorstw oraz ich stosunków handlowych lub struktury kosztów.

#### Artykuł 33

### Postanowienia przejściowe

1. Załącznik III do niniejszej Umowy zawiera postanowienia przejściowe oraz odpowiednie okresy przejściowe mające zastosowanie w stosunkach między Stronami.
2. Stopniowy proces skutecznego wdrożenia przez Ukrainę wymogów i norm określonych w aktach prawnych Unii Europejskiej dotyczących lotnictwa cywilnego, o których mowa w załączniku I do niniejszej Umowy, oraz spełnienie warunków określonych w załączniku III do niniejszej Umowy podlegają ocenom, które przeprowadza Komisja Europejska we współpracy z Ukrainą, a w przypadku bezpieczeństwa lotnictwa podlega inspekcjom standaryzacyjnym przeprowadzanym przez EASA zgodnie w wymogami i normami określonymi w części C załącznika I do niniejszej Umowy.

W sytuacji gdy Ukraina uzna, że odpowiednie wymogi i normy prawne zostały włączone do prawodawstwa ukraińskiego oraz wdrożone, informuje Komisję Europejską o konieczności przeprowadzenia oceny.

3. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że Ukraina spełnia odpowiednie wymogi i normy, przedkłada sprawę do Wspólnego Komitetu, aby podjął on decyzję, że Ukraina kwalifikuje się do kolejnego okresu przejściowego lub że spełnia wszystkie te wymogi.
4. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że Ukraina nie spełnia odpowiednich wymogów i norm, informuje o tym Wspólny Komitet. Komisja Europejska zaleca następnie Ukrainie szczegółowe działania naprawcze i określa, w porozumieniu z Ukrainą, rozsądny okres wdrożeniowy, w jakim można usunąć stwierdzone niedociągnięcia. Przed zakończeniem okresu wdrożeniowego przeprowadza się drugą ocenę, a w razie konieczności także kolejne, w celu sprawdzenia, czy zalecane działania naprawcze zostały prawidłowo i skutecznie wdrożone.
5. Jeżeli Komisja Europejska stwierdzi, że stwierdzone niedociągnięcia zostały usunięte, przedkłada sprawę do Wspólnego Komitetu, aby podjął on odpowiednią decyzję, jak określono w ust. 3 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 34

### Związek z innymi umowami lub porozumieniami

1. Postanowienia niniejszej Umowy mają pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami dwustronnych umów lub porozumień o transporcie lotniczym między Stronami.

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

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

#### Artykuł 35

### Postanowienia finansowe

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

#### TYTUŁ V

### WEJŚCIE W ŻYCIE, PRZEGLĄD, WYPOWIEDZENIE I POSTANOWIENIA KOŃCOWE

#### Artykuł 36

### Zmiany

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

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

3. Na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z odpowiednimi procedurami, oraz uwzględniając ewentualne zalecenia Wspólnego Komitetu, niniejsza Umowa podlega przeglądowi w świetle stosowania jej postanowień w celu uwzględnienia wszelkich niezbędnych zmian w przyszłości. Wszelkie wyniki zmiany niniejszej Umowy wchodzi w życie zgodnie z art. 38 niniejszej Umowy.

#### Artykuł 37

### Wypowiedzenie

Każda ze Stron może w dowolnym czasie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną drugą Stronę o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego, następującego po upływie roku od dnia pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Stron.

#### Artykuł 38

### Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

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

2. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym przekazana została ostatnia nota w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzająca zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Do celów tej wymiany Ukraina przekazuje Sekreta-

riatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną skierowaną do Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Ukrainie notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne do wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

3. Niezależnie od ust. 2 niniejszego artykułu Strony uzgadniają, że będą tymczasowo stosować niniejszą Umowę, zgodnie z ich wewnętrznymi procedurami lub prawem krajowym, w zależności od przypadku, od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu przekazania ostatniej noty, w której Strony powiadomiły się wzajemnie o zakończeniu odpowiednich procedur krajowych pozwalających na tymczasowe stosowanie Umowy lub, w odpowiednim przypadku, zawarcie niniejszej Umowy.

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

#### Artykuł 39

### Rejestracja w ICAO i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych

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

#### Artykuł 40

### Teksty autentyczne

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

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

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

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

V Kyjevě dne dvanáctého října dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Kiev den tolvte oktober to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Kiew am zwölften Oktober zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhanda kahekümne esimese aasta oktoobrikuu kaheteistkümnendal päeval Kiievis.

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

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

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

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

Sastavljeno u Kijevu dvanaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Kiev, addì dodici ottobre duemilaventuno.

Kijevā, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada divpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų spalio dvyliktą dieną Kijeve.

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

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

Gedaan te Kiev, twaalf oktober tweeduizend eenentwintig.

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

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

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

V Kyjeve dvanásteho oktobra dvetisícdvadsatjeden.

V Kijevu, dne dvanajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Kiovassa kahdentenaistoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Kiev den tolfte oktober år tjugohundraåtjugoett.

Учинено в Києві дванадцятого жовтня дві тисячі двадцять першого року.

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



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

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

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

За Република България



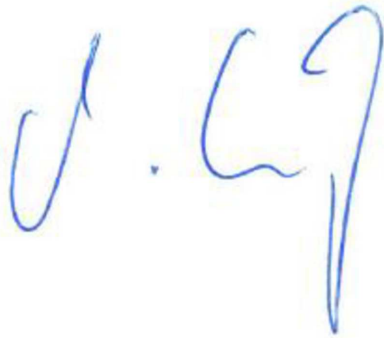
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



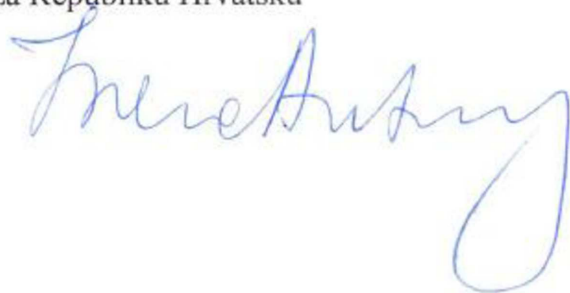
Por el Reino de España



Pour la République française



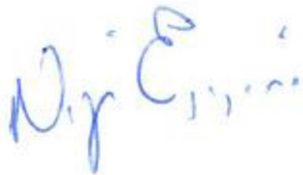
Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Jancz

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sauer

Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Lodolice

Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



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




За Україну



## ZAŁĄCZNIK I

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

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

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

- a) rozporządzenia i dyrektywy Unii Europejskiej są wiążące dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zgodnie z Traktatami UE;
- b) akty krajowe Ukrainy przyjęte w celu wdrożenia przepisów odpowiednich rozporządzeń i dyrektyw Unii Europejskiej są prawnie wiążące dla Ukrainy, przy czym ich forma i metoda ich wdrożenia zależy od decyzji Ukrainy.

**A. Dostęp do Rynku i Kwestie z nim Związane**

Nr 1008/2008

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

Mające zastosowanie wymogi i normy: rozdział IV.

Nr 95/93

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

zmienione:

rozporządzeniem (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty,

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

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

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

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

Nr 96/67

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

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

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

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

Nr 785/2004

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

zmienione:

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

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

Nr 2009/12

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

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

## B. Zarządzanie Ruchem Lotniczym

Nr 549/2004

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

zmienione:

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

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

Nr 550/2004

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

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

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

Nr 551/2004

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

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

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

Nr 552/2004

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

zmienione:

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa.

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

## Przepisy wykonawcze

Nr 691/2010

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

zmienione:

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

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

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

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

Nr 1794/2006

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

zmienione:

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

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

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

Nr 482/2008

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

zmienione:

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

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

Nr 1034/2011

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

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

Nr 1035/2011

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

zmienione:

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

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

Nr 409/2013

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

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

Nr 2150/2005

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

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

Nr 730/2006

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

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

Nr 255/2010

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

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

Nr 176/2011

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

Nr 923/2012

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

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

Nr 1032/2006

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

zmienione:

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

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

Nr 1033/2006

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

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1033/2006 w zakresie przepisów ICAO, o których mowa w art. 3 ust. 1 i uchylającym rozporządzenie (UE) nr 929/2010.

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

Nr 633/2007

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

zmienione:

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

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

Nr 29/2009

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

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

Nr 262/2009

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

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

Nr 73/2010

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

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

Nr 1206/2011

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

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

Nr 1207/2011

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

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

Nr 1079/2012

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

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

#### Rozporządzenie SESAR

Nr 219/2007

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

zmienione:

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

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

#### Licencje kontrolerów ruchu lotniczego

Nr 805/2011

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

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

## Decyzje Komisji

Nr 2011/121

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

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

Nr 2011/2611 wersja ostateczna

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

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

Nr 2011/9074 wersja ostateczna

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

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

Nr 2012/9604 wersja ostateczna

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

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

**C. Bezpieczeństwo Lotnictwa**

Nr 216/2008 (rozporządzenie podstawowe)

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

zmienione:

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

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

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

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–11, art. 13–16, art. 20–25, art. 54, 55, 56, 68 oraz załączniki I–VI.

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

1. Ukraina nie przekazuje EASA swoich funkcji związanych z bezpieczeństwem, tak jak przewiduje Konwencja i jej załączniki;

2. Ukraina podlega inspekcjom standaryzacyjnym przeprowadzanym przez EASA zgodnie z art. 54 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
3. Decyzję o stosowaniu art. 11 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do certyfikatów wydanych przez Ukrainę podejmuje Wspólny Komitet, zgodnie z postanowieniami załącznika III do niniejszej Umowy;
4. Art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 nie stosuje się do certyfikatów wydanych na Ukrainie w dziedzinach operacji lotniczych oraz początkowej i ciągłej zdatności do lotu (rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 965/2012, (UE) nr 748/2012 oraz (WE) nr 2042/2003);
5. Komisja Europejska korzysta na Ukrainie z nadanych jej uprawnień w zakresie decyzji podejmowanych na podstawie art. 11 ust. 2, art. 14 ust. 5 i 7, art. 24 ust. 5 oraz art. 25 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w dziedzinach, w których Wspólny Komitet uznał art. 11 ust. 1 za mający zastosowanie;
6. W dziedzinie zdatności do lotu, w przypadku gdy żadne zadania nie są wykonywane przez EASA, Ukraina może wydawać świadectwa, licencje lub dokonywać zatwierdzeń, stosując umowę lub porozumienie zawarte przez Ukrainę z państwem trzecim.

Nr 748/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących,

zmienione:

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

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

Nr 2042/2003

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

zmienione:

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

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

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania,

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

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

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

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

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

Nr 996/2010

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

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

Nr 2003/42

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

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

Nr 1321/2007

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

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

Nr 1330/2007

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

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

Nr 104/2004

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

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

Nr 628/2013

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

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

Nr 2111/2005

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

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

Nr 473/2006

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

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

Nr 474/2006

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

zmienione:

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

Mające zastosowanie wymogi i normy: art. 1–3 oraz załączniki A–B:

Nr 1178/2011

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

zmienione:

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

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

Nr 965/2012

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

zmienione:

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

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

Nr 1332/2011

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

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

#### D. Środowisko

Nr 2003/96

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

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

Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok).

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

Nr 2002/49

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

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

Nr 2002/30

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

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

### E. Aspekty Społeczne

Nr 1989/391

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

zmienione:

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

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

Nr 2003/88

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

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

Nr 2000/79

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

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

### F. Ochrona Konsumentów

Nr 90/314

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

Mające zastosowanie przepisy: art. 1–10.

Nr 93/13

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

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

W odniesieniu do stosowania art. 10 termin „Komisja” należy rozumieć jako „wszystkie pozostałe Umawiające się Strony WEOL”.

Nr 95/46

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

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

Nr 2027/97

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

zmienione:

rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych.

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

Nr 261/2004

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

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

Nr 1107/2006

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

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

### G. Komputerowe Systemy Rezerwacji

Nr 80/2009

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

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

### H. Pozostałe Prawodawstwo

Nr 437/2003

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

zmienione:

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

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

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

Nr 1358/2003

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

zmienione:

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

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

---

## ZAŁĄCZNIK II

## UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

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

Istniejące i nowe prawa, w tym prawa do obsługiwanie punktów położonych dalej zgodnie z dwustronnymi umowami lub innymi porozumieniami między Ukrainą a państwami członkowskimi UE, których nie obejmuje niniejsza Umowa, mogą być wykonywane oraz uzgadniane, pod warunkiem że nie zachodzi dyskryminacja przewoźników lotniczych ze względu na ich przynależność państwową;
  - c) przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej są także uprawnieni do wykonywania przewozów lotniczych między punktami na Ukrainie, niezależnie od tego, czy taki przewóz lotniczy ma swój początek lub koniec na terytorium UE.
2. Przewozy wykonywane zgodnie z pkt 1 lit. a) i b) niniejszego załącznika mają swój początek lub koniec w przypadku przewoźników lotniczych z Ukrainy – na terytorium Ukrainy, a w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej – na terytorium Unii Europejskiej.
3. Przewoźnicy lotniczy obu Stron mogą w ramach dowolnych lotów lub w ramach wszystkich lotów, i według własnego uznania:
  - a) wykonywać loty w jednym kierunku lub w obu kierunkach;
  - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
  - c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty położone dalej, o których mowa w pkt 1 lit. a) i b) niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;
  - d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;
  - e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego statku powietrznego na jakikolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie;
  - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
  - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony; oraz
  - h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.
4. Każda Strona umożliwia każdemu przewoźnikowi lotniczemu określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez niego w międzynarodowym transporcie lotniczym na podstawie czynników ekonomicznych i zapotrzebowania rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie może ograniczać jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względów na ochronę środowiska, ochronę zdrowia lub w związku ze stosowaniem art. 26 niniejszej Umowy.

<sup>(1)</sup> „Partnerzy w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa” oznaczają w tym kontekście Algierię, Armenię, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzję, Izrael, Jordanię, Liban, Libię, Maroko, Palestynę, Syrię, Tunezję oraz Republikę Mołdawii, tzn. bez uwzględnienia w tym przypadku Ukrainy.

<sup>(2)</sup> „Kraje WEOL” oznaczają kraje będące Stronami Wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, którymi są państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, była jugosłowiańska republika Macedonii, Republika Islandii, Republika Czarnogóry, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo (użycie tej nazwy nie ma wpływu na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244/99 oraz opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości na temat ogłoszenia przez Kosowo niepodległości).

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

## ZAŁĄCZNIK III

## POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

## SEKCJA 1

**Okresy Przejściowe**

1. Proces skutecznego wdrożenia przez Ukrainę wszystkich postanowień i warunków wynikających z niniejszej Umowy jest realizowany w ramach dwóch okresów przejściowych.
2. Proces ten podlega ocenom i inspekcjom standaryzacyjnym, które przeprowadzane są, odpowiednio, przez Komisję Europejską i EASA, jak również decyzji Wspólnego Komitetu, zgodnie z art. 33 niniejszej Umowy.

## SEKCJA 2

**Specyfikacje mające zastosowanie w pierwszym okresie przejściowym**

1. W pierwszym okresie przejściowym:
  - a) przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej oraz przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane przez Ukrainę zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy dowolnym punktem w Unii Europejskiej i dowolnym punktem na Ukrainie;
  - b) z zastrzeżeniem oceny dotyczącej wdrożenia przez Ukrainę odpowiednich wymogów i norm Unii Europejskiej oraz po otrzymaniu informacji od Wspólnego Komitetu, Ukraina uczestniczy w charakterze obserwatora w pracach komitetu utworzonego na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty; oraz
  - c) nie stosuje się art. 22 ust. 5 lit. c) niniejszej Umowy.
2. Warunki przejścia do drugiego okresu przejściowego oznaczają dla Ukrainy:
  - a) konieczność włączenia do prawodawstwa krajowego oraz wdrożenia mających zastosowanie wymogów i norm zawartych w:
    - rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 (w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego);
    - rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 (ustanawiającym przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczącym certyfikacji organizacji projektujących i produkujących);
    - rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003 (w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania), z późniejszymi zmianami;
    - rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 (ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych);
    - rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 (ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych);
    - rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 (w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im);
    - dyrektywie 2009/12/WE (w sprawie opłat lotniskowych);
    - dyrektywie 96/67/WE (w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty);
    - rozporządzeniu (EWG) nr 95/93 (w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty);
    - dyrektywie 2000/79/WE (dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym);

- rozdziale IV rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 (w sprawie wykonywania przewozów lotniczych);
- rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 (w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych);
- rozporządzeniu (EWG) nr 80/2009 (w sprawie komputerowych systemów rezerwacji);
- rozporządzeniu Rady (WE) nr 2027/97 (w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych);
- rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 (ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów);
- rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe);
- rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb);
- rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej);
- rozporządzeniu (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności);
- rozporządzeniu Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej;
- rozporządzeniu wykonawczemu Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010;
- rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej; oraz
- rozporządzeniu Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającym wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego;

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

- b) konieczność stosowania przepisów dotyczących wydawania koncesji, zasadniczo równoważnych przepisom zawartym w rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty; oraz
- c) w odniesieniu do ochrony lotnictwa, konieczność wdrożenia ostatniej obowiązującej wersji części II Dokumentu 30 ECAC.

### SEKCJA 3

#### **Specyfikacje mające zastosowanie w drugim okresie przejściowym**

1. Po przyjęciu przez Wspólny Komitet decyzji, zgodnie z art. 33 niniejszej Umowy, potwierdzającej, że Ukraina spełnia wszystkie warunki określone w sekcji 2 pkt 2 niniejszego załącznika:
  - a) państwa członkowskie UE uznają odpowiednie certyfikaty wydane przez Ukrainę, wymienione w sekcji 1 załącznika IV do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Wspólnego Komitetu oraz zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
  - b) stosuje się art. 22 ust. 5 lit. c) niniejszej Umowy; oraz

- c) z zastrzeżeniem oceny dotyczącej wdrożenia przez Ukrainę odpowiednich wymogów i norm Unii Europejskiej oraz po otrzymaniu informacji od Wspólnego Komitetu, Ukraina uczestniczy w charakterze obserwatora w pracach komitetu utworzonego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.
2. Warunki przejścia do pełnego wykonania niniejszej Umowy oznaczają dla Ukrainy:
- konieczność włączenia do krajowego prawodawstwa i wdrożenia wszystkich mających zastosowanie wymogów i norm określonych w aktach prawnych Unii Europejskiej wymienionych w załączniku I do niniejszej Umowy; oraz
  - obowiązek zorganizowania przestrzeni powietrznej będącej w jej obszarze odpowiedzialności zgodnie z wymogami UE mającymi zastosowanie do ustanowienia FAB.

#### SEKCJA 4

#### **Pełne wykonanie niniejszej umowy**

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

- Oprócz praw przewozowych określonych w sekcji 2 pkt 1 niniejszego załącznika:
  - przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy punktami na Ukrainie, punktami pośrednimi na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa i krajów WEOL, jak również pomiędzy punktami w państwach wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy oraz punktami położonymi dalej, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony w państwie członkowskim.  
  
Przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej zezwala się także na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych między punktami na Ukrainie, niezależnie od tego, czy takie przewozy lotnicze rozpoczynają się bądź kończą na terytorium UE; oraz
  - przewoźnikom lotniczym z Ukrainy zezwala się na wykonywanie w nieograniczonym zakresie praw przewozowych pomiędzy jakimikolwiek punktami w Unii Europejskiej, punktami pośrednimi na terytoriach partnerów w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa i krajów WEOL, jak również w państwach wymienionych w załączniku V do niniejszej Umowy, pod warunkiem że lot jest częścią usługi obejmującej punkt położony na Ukrainie.
- Państwa członkowskie UE uznają wszystkie wydane przez Ukrainę odpowiednie certyfikaty wymienione w sekcji 2 załącznika IV do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami przewidzianymi w tych postanowieniach.

## ZAŁĄCZNIK IV

## WYKAZ CERTYFIKATÓW, O KTÓRYCH MOWA W ZAŁĄCZNIKU III DO NINIEJSZEJ UMOWY

## 1. Załogi lotnicze

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej

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

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

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

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

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

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

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

## ZAŁĄCZNIK V

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

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

## ZAŁĄCZNIK VI

**PRZEPISY PROCEDURALNE**

Niniejsza Umowa jest stosowana zgodnie z zasadami proceduralnymi określonymi poniżej:

**1. UDZIAŁ UKRAINY W PRACACH KOMITETÓW**

Jeżeli zgodnie z niniejszą Umową Ukraina uczestniczy w pracach komitetu ustanowionego na podstawie odpowiednich aktów prawnych Unii Europejskiej, nabywa ona status obserwatora, wysłuchuje wszystkich odpowiednich dyskusji i jest zachęcana do udziału w debacie, zgodnie z jego regulaminem, lecz nie bierze udziału w posiedzeniach, podczas których odbywa się głosowanie.

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

**2. UZYSKANIE STATUSU OBSERWATORA W EASA**

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

**3. WSPÓLPRACA I WYMIANA INFORMACJI**

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

**4. ODNIESIENIE DO JĘZYKÓW**

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

---

## ZAŁĄCZNIK VII

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

1. Następujące rodzaje pomocy są zgodne z prawidłowym funkcjonowaniem niniejszej Umowy:
    - a) pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom, pod warunkiem że jest przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem danych usług; oraz
    - b) pomoc mająca na celu naprawienie szkód wyrządzonych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi.
  2. Ponadto następujące rodzaje pomocy można uznać za zgodne z prawidłowym funkcjonowaniem niniejszej Umowy:
    - a) pomoc przeznaczona na sprzyjanie rozwojowi gospodarczemu regionów, w których poziom życia jest nienormalnie niski, lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia;
    - b) pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile pomoc ta nie wpływa negatywnie na działalność zarobkową przewoźników lotniczych i na interesy Stron; oraz
    - c) pomoc przeznaczona na realizację celów dopuszczonych na mocy horyzontalnych rozporządzeń UE w sprawie wyłączeń grupowych oraz horyzontalnych i sektorowych zasad pomocy państwa, przyznawana zgodnie z warunkami w nich zawartymi.
-

## SPROSTOWANIA

**Sprostowanie do Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony  
podpisanej w Kijowie dnia 12 października 2021 r.**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 387 z dnia 3 listopada 2021 r.)

1. Spis treści oraz strona 3, tytuł <sup>(1)</sup>:

*zamiast:* „UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM między unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony”,

*powinno być:* „UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony”.

2. Art. 38 ust. 2 zdanie pierwsze:

*zamiast:* „2. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym przekazana została ostatnia nota w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzająca zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. [...]”,

*powinno być:* „2. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po dacie ostatniej noty w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. [...]”.

3. Art. 38 ust. 3 zdanie pierwsze:

*zamiast:* „3. Niezależnie od ust. 2 niniejszego artykułu Strony uzgadniają, że będą tymczasowo stosować niniejszą Umowę, zgodnie z ich wewnętrznymi procedurami lub prawem krajowym, w zależności od przypadku, od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu przekazania ostatniej noty, [...]”,

*powinno być:* „3. Niezależnie od ust. 2 niniejszego artykułu Strony uzgadniają, że będą tymczasowo stosować niniejszą Umowę, zgodnie z ich wewnętrznymi procedurami lub prawem krajowym, w zależności od przypadku, od pierwszego dnia miesiąca następującego po dacie ostatniej noty, [...]”.

---

<sup>(1)</sup> Dotyczy wyłącznie wersji opublikowanej w Dzienniku Urzędowym (Dz.U. L 387 z 3.11.2021, s. 3).

**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;

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;

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;

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;

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

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

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;

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

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

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;

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;

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;

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;

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;

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;

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;

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:

## 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.

#### *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 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 <sup>(1)</sup> 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;
- (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;

---

<sup>(1)</sup> This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/1999 and the ICJ Opinion on the Kosovo declaration of independence.

- (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 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) "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 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) "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) "Transit Agreement" means the International Air Services Transit Agreement, done at Chicago on 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.

### 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 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.

#### *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.

## 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) 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.

#### *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 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.

#### 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. 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 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.

#### 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. 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 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 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.

#### *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 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 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.

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

*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.

*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. 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.

*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.

*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. 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.

*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.

## 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 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.

#### 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 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.

#### 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 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.

*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:

- (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.

*Article 20***Investment in air carriers**

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.

*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.

*Article 22***Commercial opportunities**

## 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 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.

## 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.

#### 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) 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 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. 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, 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 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.

#### 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.

### 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 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 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 authorities 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.

#### *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 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.

#### *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 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.

#### *Article 27*

#### **Statistics**

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.

#### 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. 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.

*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. 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, 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.

*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) 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.

*Article 31***Safeguard measures**

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 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 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**

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.

#### TITLE V

### **ENTRY INTO FORCE, REVIEW, TERMINATION AND FINAL PROVISIONS**

#### *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.

#### *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 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.

#### *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.

#### Article 39

### 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.

#### Article 40

### Authentic texts

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.

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

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

V Kyjevě dne dvanáctého října dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Kiev den tolvte oktober to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Kiew am zwölften Oktober zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne esimese aasta oktoobrikuu kaheteistkümnendal päeval Kiievis.

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

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

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

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

Sastavljeno u Kijevu dvanaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Kiev, addì dodici ottobre duemilaventuno.

Kijevā, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada divpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų spalio dvyliktą dieną Kijeve.

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

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

Gedaan te Kiev, twaalf oktober tweeduizend eenentwintig.

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

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

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

V Kyjeve dvanásteho oktobra dvetisícdvadsatjeden.

V Kijevu, dne dvanajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Kiovassa kahdentenaistoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Kiev den tolfte oktober år tjugohundraåtjugoett.

Учинено в Києві дванадцятого жовтня дві тисячі двадцять першого року.

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



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

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

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

За Република България



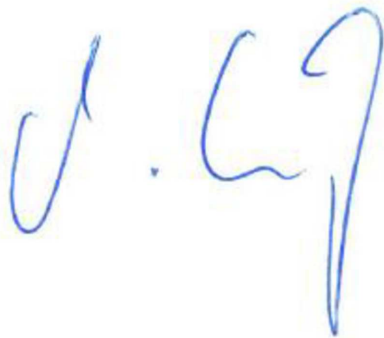
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



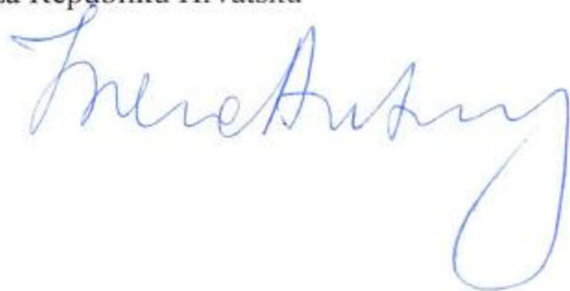
Por el Reino de España



Pour la République française



Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Janczic

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Saw


Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Lodolice

Za Republiko Slovenijo



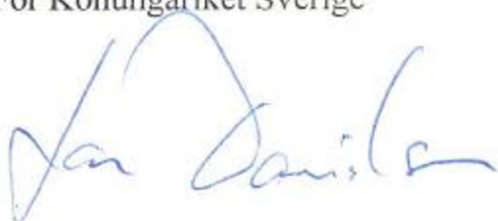
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



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

За Україну

## 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 updating 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 <sup>(1)</sup>, ECAA countries <sup>(2)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> "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.

<sup>(2)</sup> "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).

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.
-

## 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.
-

**Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, sporządzona w Kijowie dnia dwunastego października roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego**

**Deklaracja Rzeczypospolitej Polskiej:**

Rzeczpospolita Polska oświadcza, że może tymczasowo stosować Umowę zgodnie z jej artykułem 38 ustępem 3 od pierwszego dnia miesiąca następującego po dacie noty potwierdzającej, że wszystkie krajowe procedury niezbędne do wejścia w życie Umowy zostały zakończone.

**Tłumaczenie deklaracji Rzeczypospolitej Polskiej:**

**Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part, done at Kyiv on the twelfth day of October in the year two thousand and twenty one**

**Declaration of Poland:**

The Republic of Poland declares that it may provisionally apply the Agreement according to its Article 38 paragraph 3 from the first day of the month following the date of the note confirming that all necessary national procedures for entry into force of the Agreement have been completed.

**Dokument podpisany elektronicznie przez:**

Beata Mielezkiewicz  
Dyrektor Departamentu Lotnictwa  
Ministerstwo Infrastruktury



# Minister do Spraw Unii Europejskiej

---

DPUE.920.1814.2022.AR(6)  
Warszawa, 20 czerwca 2023 r.  
Dot.: RM-06111-120-23 z 15.06.2023 r.

**Pan Łukasz Schreiber**  
Sekretarz Rady Ministrów

## Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej *Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, sporządzonej w Kijowie dnia 12 października 2021 roku, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej*

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym wnioskiem o ratyfikację umowy międzynarodowej pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Nie zgłaszam zastrzeżeń co do zgodności umowy z prawem Unii Europejskiej.**

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra do Spraw Unii Europejskiej

**Karolina Rudzińska**

Podsekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów  
*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

Do wiadomości:

Pan Zbigniew Rau  
Minister Spraw Zagranicznych