

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, och om provisorisk tillämpning av avtalet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

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

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

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

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

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

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

INNEHÅLL

_Toc89357285	
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Avtalets syfte	4
3 De viktigaste förslagen	4
4 Propositionens konsekvens	5
5 Remissvar	5
6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	5
7 Ikraftträdande.....	10
8 Bifall av Ålands lagting	11
9 Genomförande och uppföljning	11
10 Förhållande till andra propositioner.....	11
11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	11
11.1 Behovet av riksdagens samtycke	11
LAGFÖRSLAG	15
Lag 15	
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet	15
FÖRDRAGSTEXT	16

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

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

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

Finland och Ukraina har ett gällande bilateralt luftfartsavtal (FördrS 47/1996). Det nya multilaterala avtalet ska i första hand tillämpas till den del avtalen innehåller bestämmelser om samma saker.

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

1.2 Beredning

Beredningen av avtalet

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

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

Beredningen på nationell nivå

Kommissionens förslag till rådets beslut om ingående av ett gemensamt luftfartsområde med Ukraina har delgetts riksdagen genom en E-skrivelse (E 92/2021 rd) och en U-skrivelse (U 54/2021 rd). Dessutom har förhandlingsmandatet delgetts riksdagen genom en E-skrivelse (E 109/2006 rd).

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

2 Avtalets syfte

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

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

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

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

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

3 De viktigaste förslagen

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

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

I 2 § 1 mom. föreskrivs att bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen och om ikraftträdande av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 2 § 2 mom. föreskrivs att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Propositionens konsekvenser

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

Om det sker betydande förändringar i passagerarflödena, kan en öppning av marknaden få konsekvenser för växthusgasutsläppen och flygbullret. Om passagerarflödena ökar kan växthusgasutsläppen och flygbullret öka. Om trafikflödet styrs smidigare in på mer ändamålsenliga rutter, kan växthusgasutsläppen och flygbullret minska.

Genom avtalet utvidgas tillämpningsområdet för Europeiska unionens miljöreglering till att omfatta Ukrainas territorium.

Propositionen har inga konsekvenser för militär eller statlig luftfart.

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

5 Remissvar

[Remissbehandlingens resultat.]

6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

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

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

AVDELNING I: ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

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

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

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

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

AVDELNING II. REGLERINGSSAMARBETE

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 13. Datoriserade bokningssystem. Det föreskrivs i artikeln att parterna med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till avtalet ska säkerställa att deras lagstiftning, regler

och förfaranden är förenliga med de EU-förordningar rörande datoriserade bokningssystem som anges i del G i bilaga I till avtalet.

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

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

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

Artikel 17. Trafiktillstånd och tekniska tillstånd. I artikeln föreskrivs om de villkor under vilka den ena partens behöriga myndighet ska bevilja trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag. Trafiktillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i leden är uppfyllda. I Finland beviljas drifttillstånd av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 123 § i luftfartslagen.

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

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

Artikel 20. Investeringar i lufttrafikföretag. I artikeln föreskrivs om förfarandet för att, trots artiklarna 17 och 19, tillåta parterna och/eller deras medborgare majoritetsägande i eller faktisk kontroll över ett EU-luftföretag.

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

Artikel 22. Kommersiella möjligheter. I artikeln föreskrivs om undanröjande av hinder för affärsverksamhet och bekräftas att parternas lufttrafikföretag har omfattande rättigheter att

tillhandahålla och sälja lufttrafik, inbegripet rätten för lufttrafikföretag att utan lokal sponsor på den andra partens territorium ta i bruk försäljningsställen avsedda för tillhandahållande av lufttrafik.

Artikel 23. *Tullar och skatter.* I artikeln befrias lufttrafikföretags luftfartyg, utrustning och tilläggsdelar som anges i artikeln samt bagage och last i direkt transitering från alla importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen. Befrielsen gäller inte kostnader som utgör ersättning för tillhandahållna tjänster eller bränsle som används mellan två punkter som trafikerar inom den ena partens territorium eller varor som sålts för annat ändamål än att konsumeras av passagerare ombord på ett luftfartyg. Artikeln gäller inte mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import, och påverkar inte bestämmelserna i överenskommelser mellan EU:s medlemsstater och Ukraina för undvikande av dubbelbeskattnings av inkomst och kapital.

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

Artikel 25. *Prissättning.* I artikeln åläggs parterna att tillåta lufttrafikföretag att fritt sätta priser grundat på fri och rättvis konkurrens. Priserna behöver inte meddelas parterna. De behöriga myndigheterna får vid behov diskutera förfaranden samt omständigheter och oklarheter som uppdagats i prissättningen för passagerare och frakt.

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

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

AVDELNING IV INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

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

Artikel 29. *Gemensamma kommittén.* Det föreskrivs i artikeln att det inrättas en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna, som ska ansvara för förvaltningen av avtalet

och se till att det genomförs på rätt sätt. I artikeln fastställs förfarandet i den gemensamma kommittén och den gemensamma kommitténs uppgifter.

Artikel 30. Tvistlösning och skiljeförfarande I artikeln fastställs förfarandena för skiljeförfarande i sådana tvister som gäller tillämpningen eller tolkningen av avtalet som inte kan lösas genom samråd i gemensamma kommittén. Om en part underlåter att följa skiljenämndens avgörande, får den andra parten så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i avtalet beviljar den felande parten.

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

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

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

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

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

AVDELNING V IKRAFTTRÄDANDE, ÖVERSYN, UPPSÄGNING OCH SLUTBESTÄMMELSER.

Artikel 36. Ändringar. I avtalet föreskrivs att gemensamma kommittén på förslag av endera parten får besluta om ändring av bilagorna till avtalet i enlighet med artikel 15.3 (anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning i bilaga I). Vidare kan parterna besluta att ändra avtalet.

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

Artikel 38. Ikraftträdande och provisorisk tillämpning. Det föreskrivs i artikeln att parterna ska ratificera eller godkänna avtalet i enlighet med sina respektive förfaranden och att generalsekretariatet för Europeiska unionens råd är depositarie för ratifikations- eller godkännandeinstrumenten. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter

dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. Avtalet tillämpas provisoriskt från första dagen i den månad som följer efter dagen för den senaste not genom vilken parterna har underrättat varandra om fullgörandet av de nödvändiga nationella förfarandena för provisorisk tillämpning.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ikraftträdandet av avtalet kräver inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

7 Ikraftträdande

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

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

8 Bifall av Ålands lagting

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

9 Genomförande och uppföljning

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

10 Förhållande till andra propositioner

Vid kommunikationsministeriet pågår beredningen av en regeringsproposition om ändring av luftfartslagen och av vissa lagar som har samband med den (LVM052:00/2020). I det projektet utreds de viktigaste ändringsbehoven i fråga om den nationella luftfartslagstiftningen som observerats i samband med beredningen av RP 41/2020 rd och som beror på den senaste tidens utveckling inom luftfartens verksamhetsmiljö och inom EU-lagstiftningen samt på lagstiftningstekniska frågor. Meningen är att propositionerna med förslag till ändring av lagstiftningen lämnas till riksdagen inom 2021.

Samtidigt med denna proposition har regeringens propositioner RP XX/2021 rd och RP XX/2021 rd om godkännande och sättande i kraft av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Tunisien, å andra sidan och avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Armenien, å andra sidan, lämnats till riksdagen för godkännande och sättande i kraft. Luftfartsavtalen med Armenien, Tunisien och Ukraina syftar alla till att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum.

11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

11.1 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

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

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

Nationella bestämmelser om de områden avtalet omfattar finns i lagen om transportservice (320/2017), luftfartslagen (864/2014), lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Dessa lagar

kompletterar den övergripande EU-lagstiftningen. Den behörighet som gäller trafikrättigheter är nationell.

Enligt regeringens uppfattning omfattas artiklarna i avtalet av Europeiska unionens behörighet till följande delar: artikel 2 (Definitioner) innehåller begrepp som gäller artiklar som hör till både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 4 (Icke-diskriminering), artikel 5 (Allmänna principer för regleringssamarbetet), artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om EU-reglering, artikel 7 (Flygsäkerhet), artikel 8 (Luftfartsskydd), artikel 9 (Flygledning), artikel 10 (Miljöskydd), artikel 11 (Konsumentskydd), artikel 13 (Datoriserade bokningssystem), artikel 14 (Sociala aspekter), artikel 15 (Ny lagstiftning) till den del det är fråga om EU-reglering, artikel 16 (Trafikrättigheter) i den mån det gäller villkoren för beviljande av tillstånd, artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd) i den mån det gäller villkoren för avslag på ansökan om, återkallande eller begränsning av trafiktillstånd, artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag), artikel 21 (Avskaffande av kvantitativa begränsningar), artikel 22 (Kommersiella möjligheter), artikel 23 (Tullar och skatter) i den mån det gäller tullar, artikel 24 (Användaravgifter för flygplatser, luftfartsanläggningar och luftfartstjänster), artikel 26 (Konkurrensutsatt miljö), artikel 27 (Statistik), bilaga I (Förteckning över de tillämpliga krav och standarder som har antagits av europeiska unionen inom området civil luftfart och som ska införlivas med den ukrainska lagstiftningen), bilaga II (Överenskommen trafik och angivna flygvägar), bilaga III (Övergångsbestämmelser), bilaga IV (Förteckning över de certifikat som avses i bilaga III till avtalet), bilaga V (Förteckning över andra stater som avses i artiklarna 17, 19 och 22 i avtalet och bilagorna II och III till avtalet, bilaga VI (Förfaranderegler) och bilaga VII (Kriterier som avses i artikel 26.4 till avtalet).

Enligt regeringens uppfattning hör bestämmelserna i avtalet till medlemsstaternas ansvarsområde enligt följande: artikel 2 (Definitioner) innehåller begrepp som rör artiklar som hör till både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om nationell lagstiftning, artikel 12 (Industriellt samarbete), artikel 15 (Ny lagstiftning) till den del det är fråga om nationell reglering, artikel 16 (Trafikrättigheter) till den del den gäller beviljande av tillstånd, artikel 17 (Trafiktillstånd och tekniska tillstånd), artikel 18 (Ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut vad gäller lufttrafikföretags förmåga och nationalitet), artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd) i den mån det gäller avslag på ansökan om, återkallande eller begränsning av trafiktillstånd samt artikel 23 (tullar och skatter) i den mån det gäller skatter. De artiklar som gäller institutionella bestämmelser, det vill säga artikel 3 (Genomförande av avtalet), artikel 28 (Tolkning och genomförande), artikel 29 (Gemensamma kommittén), artikel 31 (Skyddsåtgärder), artikel 32 (Utlämnande av information), artikel 33 (Övergångsbestämmelser), artikel 34 (Förhållande till andra avtal och/eller överenskommelser), artikel 35 (Finansiella bestämmelser), artikel 36 (Ändringar), artikel 37 (Uppsägning), artikel 38 (Ikraftträdande och provisorisk tillämpning) och artikel 39 (Registrering hos Icao och Förenta nationernas sekretariat) gäller statens suveränitet och hör således till Finlands behörighet. Institutionella bestämmelser är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd).

Behovet av riksdagens samtycke

Ur Europeiska unionens synvinkel är avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan ett blandat avtal. Blandade avtal innehåller bestämmelser som hör dels till unionens, dels till medlemsstaternas behörighet. Ett blandat avtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till

unionens behörighet, enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkning omfattar riksdagens godkännandebehörighet inte de bestämmelser i blandade avtal som hör till unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i det omfattas av Finlands behörighet.

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

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

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

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

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

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

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

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

I artikel 24 föreskrivs det om användaravgifter. Artikeln grundar sig på unionslagstiftningen, som delvis har genomförts nationellt genom lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och hör således till området för lagstiftningen.

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

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

Kläm 1

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

Kläm 2

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

1.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1§

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

2§

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen och om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

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

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

**AVTAL OM ETT GEMENSAMT LUFTFARTSOMRÅDE
MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER
OCH UKRAINA**

KONUNGARIKET BELGIEN, REPUBLIKEN BULGARIEN, REPUBLIKEN KROATIEN, REPUBLIKEN TJECKIEN, KONUNGARIKET DANMARK, FÖRBUNDSREPUBLICEN TYSKLAND, REPUBLIKEN ESTLAND, IRLAND, REPUBLIKEN GREKLAND, KONUNGARIKET SPANIEN, REPUBLIKEN FRANKRIKE, REPUBLIKEN ITALIEN, REPUBLIKEN CYPERN, REPUBLIKEN LETTLAND, REPUBLIKEN LITAUEN, STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG, UNGERN, MALTA, KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA, REPUBLIKEN ÖSTERRIKE, REPUBLIKEN POLEN, REPUBLIKEN PORTUGAL, RUMÄNIEN, REPUBLIKEN SLOVENIEN, REPUBLIKEN SLOVAKIEN, REPUBLIKEN FINLAND, KONUNGARIKET SVERIGE,

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

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

UKRAINA, å andra sidan,

alla ovannämnda nedan kallade parterna,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SOM BETONAR att lufttrafikföretag bör behandlas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i fråga om deras åtkomst till lufttransportinfrastruktur, till exempel, men inte uteslutande, tillträde till flygplatser, framförallt när denna infrastruktur är begränsad,

SOM ÖNSKAR garantera lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretag och ge dessa rättvis och lika möjlighet att bedriva den överenskomna trafiken,

SOM KONSTATERAR att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik och erkänner suveräna staters rätt att vidta lämpliga åtgärder för detta ändamål,

SOM BEAKTAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999,

SOM VÄLKOMNAR den pågående dialogen mellan parterna i syfte att fördjupa förbindelserna på andra områden, bland annat för att underlätta rörligheten för personer,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

AVDELNING I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 1

Mål och tillämpningsområde

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

ARTIKEL 2

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

- 1.överenskommen trafik och angivna flygvägar: internationell lufttransport i enlighet med artikel 16 (Trafikrättigheter) i och bilaga II till detta avtal.
- 2.avtal: detta avtal och dess bilagor med ändringar.
- 3.lufttransport: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär (charter) trafik, och rena frakttjänster.
- 4.lufttrafikföretag: ett företag med giltig operativ licens eller motsvarande.
- 5.behöriga myndigheter: de offentliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

6.företag: företag som bildats i enlighet med civil- eller handelslagstiftningen, inbegripet kooperativa sammanslutningar, samt andra offentlighetsrättsliga eller privaträttsliga juridiska personer, med undantag av sådana som inte drivs i vinstsyfte.

7.konventionen: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av såväl Ukraina som en medlemsstat eller medlemsstaterna, och

b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de oavsett tidpunkt är i kraft för både Ukraina och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.

8.ECAA-avtalet: det multilaterala avtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Förenta nationernas övergångsförvaltning i Kosovo¹ om inrättandet av ett europeiskt gemensamt luftfartsområde (European Common Aviation Area, ECAA).

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

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

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

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

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

12.EU-fördragen: fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

13.medlemsstat: en medlemsstat i Europeiska unionen.

14.förmåga: ett lufttrafikföretags förmåga att bedriva internationell lufttrafik, dvs. att företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunnande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som styr driften av sådan trafik.

15.femte frihetsrättighet: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (beviljande stat) för lufttrafikföretag i en annan stat (mottagande stat) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats

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

territorium, på villkor att sådana tjänster inleds eller avslutas på den mottagande statens territorium.

16.full kostnad: kostnaden för att tillhandahålla lufttrafiktjänster med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när det är relevant, eventuella tillägg som syftar till att återspegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

17.Icao: Internationella civila luftfartsorganisationen, som inrättas enligt konventionen.

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

19.intermodal transport: allmän transport med luftfartyg samt ett eller flera markbundna transportsätt för befordran av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, mot ersättning eller hyra.

20.åtgärd: alla åtgärder som vidtas av en part, i form av lagar och andra författningar, regler, förfaranden, beslut eller administrativa handlingar eller i någon annan form.

21.medborgare:

a) alla fysiska eller juridiska personer med ukrainsk nationalitet, för Ukrainas del, eller med en medlemsstats nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, eller

b) alla juridiska personer som i) ägs direkt eller genom majoritetsägande och oavsett tidpunkt faktiskt kontrolleras av fysiska eller juridiska personer med ukrainsk nationalitet, för Ukrainas del, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller en av de i bilaga V angivna staternas nationalitet, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del, och ii) har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Ukraina, för Ukrainas del, eller i en medlemsstat, för Europeiska unionens och dess medlemsstaters del.

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

23.operativ licens:

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

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

24.pris:

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

b) fraktpriser, som ska erläggas för transport av post och gods och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

Denna definition omfattar i tillämpliga fall yttransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för dessa priser.

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

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

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

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

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

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

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

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

d) en statlig eller regional myndighet eller en annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis, och när detta medför en förmån.

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

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

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

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

ARTIKEL 3

Genomförande av avtalet

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

2. Genomförandet av ovannämnda åtgärder ska inte påverka någon parts rättigheter och skyldigheter som härrör från dess deltagande i internationella organisationer och/eller internationella överenskommelser, särskilt konventionen och transitöverenskommelsen.

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

a) Inom ramen för detta avtal ska de avskaffa alla ensidiga administrativa, tekniska eller andra åtgärder, som kan utgöra en indirekt begränsning och ha diskriminerande effekter på tillhandahållandet av lufttrafiktjänster i enlighet med detta avtal.

b) Inom ramen för detta avtal ska de avhålla sig från att genomföra administrativa, tekniska eller lagstiftningsmässiga åtgärder som kan leda till diskriminering av den andra partens medborgare eller företag vid tillhandahållandet av tjänster i enlighet med detta avtal.

ARTIKEL 4

Icke-diskriminering

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

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

ARTIKEL 5

Allmänna principer för regleringssamarbetet

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

- a) regelbundna samråd, i den gemensamma kommitté som anges i artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal, om tolkningen av den i punkt 1 i denna artikel angivna EU-lagstiftningen avseende flygsäkerhet och luftfartsskydd, flygledning, miljöskydd, tillträde till marknaden och därmed förbundna frågor, sociala frågor, konsumentskydd och andra områden som omfattas av avtalet,
- b) lämpligt stöd på särskilda områden som identifieras av parterna,
- c) samråd och utbyte av information om ny lagstiftning i enlighet med artikel 15 (Ny lagstiftning) i detta avtal.

2. Ukraina ska vidta de åtgärder som krävs för att införliva kraven och standarderna i de EU-rättsakter som anges i bilaga I till detta avtal med det ukrainska rättssystemet och genomföra dessa, i enlighet med de övergångsbestämmelser som anges i artikel 33 (övergångsbestämmelser) och tillhörande bilaga III till detta avtal.

3. Parterna ska utan dröjsmål underrätta varandra om sina respektive myndigheter som är ansvariga på områdena säkerhetstillsyn, luftvärdighet, tillstånd för lufttrafikföretag, flygplatsfrågor, luftfartsskydd, flygledning, utredning av olyckor och tillbud och fastställande av flygtrafik- och flygplatsavgifter genom den gemensamma kommitté som anges i artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal.

ARTIKEL 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

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

2.En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods ska vid inresa till, utresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, uppfylla de krav som fastställs i de lagar och andra författningar som inom det territoriet gäller för passagerares, besättnings och gods inresa till eller utresa från det territoriet med luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

ARTIKEL 7

Flygsäkerhet

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

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

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

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

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

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

7.Parterna ska se till att luftfartyg registrerade hos den ena parten vilka misstänks inte uppfylla internationella standarder för flygsäkerhet enligt konventionen och landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

8.Parterna ska på relevanta sätt utbyta information, bland annat om resultat, från rampinspektioner som utförs i enlighet med punkt 7 i denna artikel.

9.En parts behöriga myndigheter får när som helst begära samråd med den andra partens behöriga myndigheter om den andra partens upprätthållande av säkerhetsstandarderna,

inbegripet i ett annat område än de områden som omfattas av de rättsakter som avses i bilaga I till detta avtal, eller om de resultat som konstaterades under rampinspektionerna. Sådant samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar från det att begäran framställs.

10. Ingenting i detta avtal ska tolkas som en begränsning av en parts befogenhet att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst den konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller en tjänst eventuellt

a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller kraven och standarderna i den lagstiftning som anges i del C i bilaga I till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet,

b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 7 i denna artikel – om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller de krav och standarder som anges i del C i bilaga I till detta avtal, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

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

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

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

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

ARTIKEL 8

Luftfartsskydd

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

2. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationell lufttrafik, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för

bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av.

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

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

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

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

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

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

9. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel, ska den parten begära omedelbart samråd med den andra parten.

10. Om en tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafikillstånd eller tekniska tillstånd), trafikillstånd utfärdade för ett eller fler luftfartyg tillhörande den andra parten vägras, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

11. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det, får en part vidta interimåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

12. Alla åtgärder som vidtas enligt punkterna 10 och 11 i denna artikel ska avbrytas så snart den andra parten följer alla bestämmelser i denna artikel.

ARTIKEL 9

Flygledning

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

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

3. Parterna ska samarbeta på flygledningsområdet för att säkerställa genomförandet i praktiken av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel, samt för att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Ukraina med målsättningen att höja de nuvarande säkerhetsstandarderna och den övergripande effektiviteten hos den allmänna lufttrafiken i Europa, optimera flygkontrolltjänstens kapacitet, minimera förseningarna och öka miljöeffektiviteten.

4. I detta syfte ska Ukraina delta som observatör i kommittén för det gemensamma luftrummet från och med dagen för avtalets ikraftträdande och de ukrainska behöriga enheterna och/eller myndigheterna ska medverka på ett icke-diskriminerande sätt, genom en lämplig samordning rörande Sesar i enlighet med tillämplig lagstiftning.

5. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygledning.

6. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet

a) ska Ukraina vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygledning till det gemensamma europeiska luftrummet, och

b) ska Europeiska unionen underlätta Ukrainas deltagande i operativ verksamhet på områdena flygtrafiktjänst, användning av luftrummet och driftskompatibilitet som härrör från det gemensamma europeiska luftrummet.

7. Detta avtal ska inte påverka Ukrainas rättigheter och skyldigheter enligt konventionen eller gällande regionala flygtrafikavtal som godkänts av Icao-rådet. Efter ikraftträdandet av detta avtal ska alla efterföljande regionala avtal följa dess bestämmelser.

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

Parterna ska samarbeta kring en eventuell integrering av det luftrum som Ukrainas ansvarar för i ett funktionellt luftrumsblock, i överensstämmelse med EU:s lagstiftning och med hänsyn till de operativa fördelarna med en sådan integration.

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

ARTIKEL 10

Miljöskydd

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

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

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

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

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

ARTIKEL 11

Konsumentskydd

1. Med förbehåll för övergångsbestämmelserna i bilaga III till detta avtal ska parterna agera i enlighet med sin respektive lagstiftning om de krav och standarder rörande

konsumentskydd som anges i del F i bilaga I till detta avtal, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

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

3. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att Ukraina i praktiken genomför sin lagstiftning som antogs i syfte att införliva de krav och standarder som avses i punkt 1 i denna artikel.

4. Parterna ska också samarbeta för att säkerställa skyddet av konsumenternas rättigheter som följer av detta avtal.

ARTIKEL 12

Industriellt samarbete

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

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

2. Detta avtal ska inte påverka de befintliga tekniska och industriella standarder i Ukraina för tillverkning av luftfartyg och komponenter till dessa som inte omfattas av bilaga I till detta avtal.

3. Gemensamma kommittén ska övervaka och underlätta det industriella samarbetet.

ARTIKEL 13

Datoriserade bokningssystem

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

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

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

ARTIKEL 14

Sociala aspekter

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

ARTIKEL 15

Ny lagstiftning

1. Detta avtal ska inte påverka varje parts rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i denna artikel och i artikel 4 (Icke-diskriminering) i detta avtal efterlevs, ensidigt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransport eller ett anknutet område som anges i bilaga III till detta avtal.
2. När den ena parten överväger att anta ny lagstiftning inom ramen för detta avtal eller en ändring av sin lagstiftning ska den informera den andra parten om detta. På begäran av en av parterna ska gemensamma kommittén senast två månader efter det att den underrättats organisera en dialog om vilka följder den nya lagstiftningen eller ändringen har för detta avtals avsedda funktion.
3. Gemensamma kommittén ska
 - (a)fatta beslut om att ändra bilaga I till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet, eller
 - (b)anta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller
 - (c)rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals avsedda funktion.

AVDELNING III

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 16

Trafikrättigheter

1. Vardera parten ska enligt bilagorna II och III till detta avtal bevilja den andra parten följande rättigheter för internationell lufttransport som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:
 - a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.

- b) Rätt att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, last och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).
- c) Rätt att under utövande av överenskommen trafik på en angiven flygväg landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.
- d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

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

ARTIKEL 17

Trafiktillstånd och tekniska tillstånd

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

a) I fråga om ukrainska lufttrafikföretag:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Ukraina och en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig ukrainsk lagstiftning, och
- faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Ukraina och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
- om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av Ukraina och/eller av dess medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom en medlemsstats territorium i enlighet med EU-fördragen och en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig unionslagstiftning, och
- faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
- om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal ska lufttrafikföretaget vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av medlemsstater och/eller deras medborgare eller av andra stater som förtecknas i bilaga V till detta avtal och/eller deras medborgare.

c) Lufttrafikföretaget ska uppfylla villkoren i de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) i detta avtal.

d) Bestämmelserna i artikel 7 (Flygsäkerhet) och artikel 8 (Luftfartsskydd) i detta avtal ska upprätthållas och tillämpas.

ARTIKEL 18

Ömsesidigt erkännande av tillsynsbeslut vad gäller lufttrafikföretags ekonomiska förmåga och nationalitet

1. Vid ansökan om trafiktillstånd eller tekniskt tillstånd av ett lufttrafikföretag från den ena parten ska den andra partens behöriga myndigheter erkänna det beslut avseende ekonomisk förmåga och/eller nationalitet som har fattats av den första partens behöriga

myndighet vad gäller det lufttrafikföretaget, som om beslutet hade fattats av de egna behöriga myndigheterna, och ska inte utreda ärendet ytterligare, om inte annat följer av nedanstående.

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

ARTIKEL 19

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

1. Vardera parts behöriga myndigheter får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag eller på annat sätt tillfälligt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:

a) I fråga om ukrainska lufttrafikföretag:

–Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Ukraina eller har inte en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig ukrainsk lagstiftning,

–faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls inte av Ukraina eller den behöriga myndigheten är inte tydligt angiven, eller

–om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal, lufttrafikföretaget är inte ägt, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte faktiskt av Ukraina och/eller av dess medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

–Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med EU-fördragen, eller har inte en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning,

–faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls inte av den medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd eller dess behöriga luftfartsmyndighet är inte tydligt angiven, eller

–om inget annat fastställs i artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) i detta avtal, lufttrafikföretaget är inte ägt, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte faktiskt av medlemsstater och/eller deras medborgare eller av andra stater som förtecknas i bilaga V till detta avtal och/eller deras medborgare.

c) Lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar).

d) Bestämmelserna i artikel 7 (Flygsäkerhet) och artikel 8 (Luftfartsskydd) i detta avtal upprätthålls eller tillämpas inte.

e) En part har enligt punkt 5 i artikel 26 (Konkurrensutsatt miljö) i detta avtal kommit till slutsatsen att villkoren för en konkurrensutsatt miljö inte är uppfyllda.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller 1 d i detta avtal får den ena parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra partens behöriga myndigheter.

3. Ingenting ska utnyttjas av de rättigheter som fastställs i denna artikel för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafik tillstånd eller tekniska tillstånd för några lufttrafikföretag från en part på grund av att en eller flera parter i ECAA-avtalet eller deras medborgare är majoritetsägare i och/eller faktiskt kontrollerar lufttrafikföretaget, förutsatt att denna part eller dessa parter i ECAA-avtalet erbjuder ömsesidig behandling och tillämpar bestämmelserna och villkoren i ECAA-avtalet.

ARTIKEL 20

Investeringar i lufttrafikföretag

1. Utan hinder av bestämmelserna i artiklarna 17 (Trafiktillstånd och tekniska tillstånd) och 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafik tillstånd eller tekniska tillstånd) i detta avtal ska det vara tillåtet för medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i eller faktiskt kontrollera ett ukrainskt lufttrafikföretag eller för Ukraina eller dess medborgare att vara majoritetsägare i eller faktiskt kontrollera ett EU-lufttrafikföretag, om detta föregås av ett beslut av den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal.

2. I beslutet ska de villkor som är förknippade med bedrivandet av den överenskomna trafiken enligt detta avtal och med trafiken mellan tredjeländer och parterna anges. Bestämmelserna i artikel 29 (Gemensamma kommittén), punkt 8 i detta avtal ska inte gälla denna typ av beslut.

ARTIKEL 21

Avskaffande av kvantitativa begränsningar

1. Utan att det påverkar tillämpningen av mer gynnsamma bestämmelser i befintliga avtal, och inom tillämpningsområdet för detta avtal, ska parterna avskaffa kvantitativa restriktioner och åtgärder som har motsvarande effekt för leveranser av utrustning, tillbehör, reservdelar och annat som är nödvändigt för att ett lufttrafikföretag ska kunna fortsätta tillhandahålla lufttransporttjänster enligt villkoren i detta avtal.

2. Den skyldighet som avses i punkt 1 i denna artikel får inte hindra parterna från att förbjuda eller införa restriktioner för leveranser av skäl som rör allmän ordning, allmän säkerhet, skydd för människors och djurs hälsa och liv eller bevarande av växter, eller skydd av immateriell, industriell och kommersiell äganderätt. Sådana förbud eller restriktioner får dock inte utgöra ett medel för godtycklig diskriminering eller innefatta en dold restriktion av handeln mellan parterna.

ARTIKEL 22

Kommersiella möjligheter

Affärsverksamhet

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

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

Företrädare för lufttrafikföretag

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

4. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att, i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning, till den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning, tekniska uppgifter och drift, samt annan specialistpersonal, som behövs för tillhandahållande av lufttransporter. Dessa personalbehov kan, om lufttrafikföretagen så väljer, uppfyllas av företagets egen personal eller av personal från en annan organisation eller ett annat företag eller lufttrafikföretag som bedriver verksamhet på den andra partens territorium och som har tillstånd att bedriva sådan verksamhet på den andra partens territorium. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera utfärdandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt denna punkt, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar.

Marktjänster

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

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

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

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

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

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

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

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

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

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

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

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

Samarbetsavtal

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

a) den andra partens lufttrafikföretag,

b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

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

Intermodal transport

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

12. a) Utan att det påverkar kraven i tillämpliga lagar och andra författningar eller tillämpningen av andra bestämmelser i detta avtal, ska båda parternas lufttrafik- och fraktföretag tillåtas att i samband med internationell lufttransport med samma flygfraktsedel, utan inskränkningar, använda alla yttransporter för godstransport till och från alla punkter inom Ukrainas eller Europeiska gemenskapens territorier eller i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med yt- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna yttransporter eller ingå avtal om sådana med andra yttransportföretag, inbegripet yttransporter som utförs av andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet yt- eller lufttransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

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

Leasing

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

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

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

Franchising/branding/handelslicens

14. Parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om franchising, branding eller handelslicens med någondera partens eller tredjeländers företag, inbegripet lufttrafikföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och förordningar som parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt de som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

Nattstopp

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

ARTIKEL 23

Tullar och skatter

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

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

a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skäligen mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och teknisk förbrukningsmateriel som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktkterminaler.

3. Utan att det påverkar eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som bedriver lufttrafik mellan två punkter inom dess territorium.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning och inte får överföras utan att relevanta tullar och skatter erläggs.

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

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord under flygning mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter där dessa inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Sedvanlig ombordutrustning samt materiel och förnödenheter som normalt hålls ombord på det luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får inte lastas av på den andra partens territorium förrän det territoriets tullmyndigheter har gett sitt godkännande. I sådana fall kan myndigheterna i fråga kräva att de ställs under deras kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

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

ARTIKEL 24

Användaravgifter för flygplatser, luftfartsanläggningar och luftfartstjänster

1. Parterna ska se till att de användaravgifter som behöriga myndigheter eller organ från den ena parten får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster, flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland brukarkategorierna. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9 (Flygledning), får dessa avgifter avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgifterna får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna fastställs. Användaravgifter ska fastställas i nationell eller utländsk valuta av de behöriga myndigheter eller organ i parternas länder som tar ut avgifterna.

2. Parterna ska uppmuntra till eller begära samråd i enlighet med befintlig tillämplig lagstiftning mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag och/eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkt 1 i denna artikel. Båda parter ska garantera att de

myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar brukarna om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta brukarnas synpunkter innan ändringarna görs.

ARTIKEL 25

Prissättning

1. Parterna ska tillåta att priser sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.
2. Parterna får inte kräva att priserna ska anmälas till luftfartsmyndigheterna.
3. Om vardera partens behöriga myndigheter anser att ett pris är oförenligt med vad som anges i denna artikel ska de sända lämpligt meddelande till den andra berörda partens behöriga myndigheter och får de begära samråd med dessa myndigheter. Samråd mellan de behöriga myndigheterna får hållas om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäligen, orimligen, diskriminerande eller subventionerade av staten. Sådana samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att begäran om samråd mottogs.

ARTIKEL 26

Konkurrensutsatt miljö

1. Inom ramen för detta avtal ska bestämmelserna i avdelning VI (Konkurrens, skydd av immateriell, industriell och kommersiell äganderätt och lagstiftningssamarbete) i partnerskaps- och samarbetsavtalet eller ett efterföljande avtal mellan Europeiska unionen, dess medlemsstater och Ukraina tillämpas, om inte mer specifika regler om konkurrens och statligt stöd till luftfartssektorn ingår i detta avtal.
2. Parterna bekräftar att de har som gemensamt mål att skapa en rättvis och konkurrensutsatt miljö för luftfarten. Parterna erkänner att lufttrafikföretagen är mest benägna att utöva rättvis konkurrens om lufttrafikföretagen verkar på helt kommersiella grunder och inte subventioneras av staten.
3. Statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller vissa luftfartsprodukter eller luftfartstjänster, är oförenligt med avtalet, i den mån det kan påverka handeln mellan parterna inom luftfartssektorn.
4. I fråga om statligt stöd ska alla förfaranden som strider mot denna artikel bedömas på grundval av de kriterier som följer av tillämpningen av konkurrensreglerna i Europeiska unionen, särskilt de som anges i bilaga VII till detta avtal.
5. En part som konstaterar att det råder villkor på den andra partens territorium, särskilt på grund av en subvention, som skulle inverka negativt på dess lufttrafikföretags möjligheter att konkurrera rättvist och på lika villkor, får den lämna synpunkter till den andra parten. Parten får också begära att den gemensamma kommitté som föreskrivs i artikel 29 (Gemensamma kommittén) i detta avtal sammanträder. Samråd ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om en tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 30 dagar från samrådets början ska den part som begärt samråden ha rätt att vidta åtgärder för att den eller de berörda lufttrafikföretagens tillstånd vägras,

återkallas, tillfälligt upphävs eller begränsas i enlighet med artikel 19 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning) i detta avtal.

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

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

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

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

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

ARTIKEL 27

Statistik

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

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

AVDELNING IV

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 28

Tolkning och genomförande

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

2. Varje part ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt. Ukraina ska även ansvara för genomförandet av den lagstiftning som Ukraina antog i syfte

att med sin lagstiftning införliva kraven och standarderna i de unionsakter rörande civil luftfart som avses i bilaga I till detta avtal.

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

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

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

ARTIKEL 29

Gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna (gemensamma kommittén), som ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt, inrättas härmed. För detta ändamål ska gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Gemensamma kommitténs beslut ska antas i samförstånd och ska vara bindande för parterna. De ska verkställas av parterna i enlighet med deras interna förfaranden. Parterna ska underrätta varandra om slutförandet av sådana förfaranden och dagen för ikraftträdandet av besluten. Om gemensamma kommittén beslutar att en part ska vidta åtgärder, ska den parten vidta dem och underrätta gemensamma kommittén om detta.

3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.

4. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt på begäran av en part.

5. En part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat överenskomms mellan parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.

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

7. Om den ena parten anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Om gemensamma kommittén inte kan komma fram till en

lösning inom två månader från hänskjutandet, får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 31 (Skyddsåtgärder).

8. Utan att det påverkar punkt 2 i denna artikel får parterna, om gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 31 (Skyddsåtgärder).

9. Enligt artikel 20 (Investeringar i lufttrafikföretag) ska gemensamma kommittén granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

10. Gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete mellan parterna genom att

- a) se över marknadsvillkor som påverkar luftfarten enligt detta avtal,
- b) ta upp och i möjligaste mån konkret lösa affärsrelaterade frågor som exempelvis kan hindra marknadstillträde eller en smidig drift av överenskommen trafik inom ramen för detta avtal, i syfte att garantera lika konkurrensvillkor, lagstiftningskonvergens och en minimal administrativ börda för kommersiella aktörer,
- c) främja diskussioner på expertnivå om nya förslag till lagstiftning eller reglering eller ny utveckling på lagstiftnings- och regleringsområdet, samt nya offentlighetsrättsliga eller privaträttsliga instrument inom den internationella flyglagstiftningen, särskilt inom områdena luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljöskydd, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider), flygplatser, industriellt samarbete, flygledning, konkurrensutsatt miljö och konsumentskydd,
- d) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättningen, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,
- e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet,
- f) på grundval av konsensus komma överens om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion,
- g) överväga och utveckla tekniskt stöd inom de områden som omfattas av avtalet, och
- h) främja samarbete i relevanta internationella forum och sträva efter att upprätta samordnade ståndpunkter.

ARTIKEL 30

Twistlösning och skiljeförfarande

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

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

- a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra parten på diplomatisk

väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses inom ytterligare sextio (60) dagar av de båda övriga skiljemännen. Om någon av parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera parten begära att ordföranden i Icaos råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt. Om ordföranden är av samma nationalitet som någon av parterna ska utnämningen göras av den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt led a ovan ska vara medborgare i en tredje stat och ska fungera som skiljenämndens ordförande.

c) Skiljenämnden ska fastställa reglerna för sin handläggning av tvistlösning.

d) Fram till dess att skiljenämnden fattat ett beslut, ska utgifterna för skiljeförfarandet inledningsvis delas lika mellan parterna.

3. Skiljenämnden får på den ena partens begäran be den andra parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga beslut.

4. Skiljenämndens preliminära och slutliga beslut ska vara bindande för parterna. Skiljenämnden ska sträva efter att anta preliminära och slutliga beslut i samförstånd. Om samförstånd inte kan nås ska skiljenämnden anta sina beslut genom majoritetsröstning.

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

ARTIKEL 31

Skyddsåtgärder

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 32

Utlämnande av information

Parternas företrädare, delegater och experter samt andra tjänstemän som agerar i enlighet med detta avtal ska åläggas att, även efter det att deras tjänsteåligganden har upphört, inte yppa några uppgifter till tredje man som de har fått kännedom om i samband med detta avtal och som omfattas av sekretesskydd, i synnerhet uppgifter som rör säkerheten och uppgifter om företag, deras affärskontakter och kostnadsförhållanden.

ARTIKEL 33

Övergångsbestämmelser

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

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

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

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

4.Om Europeiska kommissionen fastställer att Ukraina inte uppfyller de relevanta kraven och standarderna, ska den rapportera detta till gemensamma kommittén. Europeiska kommissionen ska därefter rekommendera Ukraina specifika förbättringar och fastställa, i samråd med Ukraina, en genomförandeperiod under vilken de relevanta bristerna rimligen kan åtgärdas. Före genomförandeperiodens utgång ska en andra bedömning och, om nödvändigt, ytterligare bedömningar göras för att fastställa om de rekommenderade förbättringarna har genomförts på ett tillfredsställande sätt.

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

ARTIKEL 34

Förhållande till andra avtal och/eller överenskommelser

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

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

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

ARTIKEL 35

Finansiella bestämmelser

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

AVDELNING V

IKRAFTTRÄDANDE, ÖVERSYN, UPPSÄGNING OCH ÖVRIGA BESTÄMMELSER

ARTIKEL 36

Ändringar

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

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

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

ARTIKEL 37

Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Icao. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper under ett år från och med dagen för underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom ömsesidig överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

ARTIKEL 38

Ikraftträdande och provisorisk tillämpning

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

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

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

ARTIKEL 39

Registrering hos Icao och Förenta Nationernas sekretariat

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

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

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

BILAGA I

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

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

De tillämpliga kraven och standarderna i de rättsakter som avses i denna bilaga ska vara bindande för parterna och vara del av, eller upptas i, den nationella lagstiftningen enligt följande:

- a) Europeiska unionens förordningar och direktiv ska vara bindande för Europeiska unionen och dess medlemsstater i enlighet med EU-fördragen.
- b) En nationell lag i Ukraina som antas i syfte att genomföra bestämmelserna i Europeiska unionens förordningar och direktiv ska vara rättsligt bindande för Ukraina, medan det överläts åt Ukraina att välja form och metod för genomförandet.

A. TILLTRÄDE TILL MARKNADEN OCH DÄRMED FÖRBUNDNA FRÅGOR

Nr 1008/2008

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

Tillämpliga krav och standarder: Kapitel IV

Nr 95/93

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

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

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

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

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

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

Nr 96/67

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–25 och bilagan

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

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

Nr 785/2004

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

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–8 och 10.2

Nr 2009/12

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

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

B. FLYGLEDNING

Nr 549/2004

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

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

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

Nr 550/2004

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

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

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

Nr 551/2004

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

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–11

Nr 552/2004

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

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

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

Genomförandelagstiftning

Nr 691/2010

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

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

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

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

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

Nr 1794/2006

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

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

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

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

Nr 482/2008

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

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

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

Nr 1034/2011

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–19

Nr 1035/2011

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

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

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

Nr 409/2013

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–15

Nr 2150/2005

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–9 och bilagan

Nr 730/2006

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4

Nr 255/2010

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–15

Nr 176/2011

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

Nr 923/2012

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–10, bilagan

Nr 1032/2006

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

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

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

Nr 1033/2006

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

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–5, bilagan

Nr 633/2007

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

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

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

Nr 29/2009

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

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

Nr 262/2009

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

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

Nr 73/2010

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

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

Nr 1206/2011

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

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

Nr 1207/2011

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

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

Nr 1079/2012

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

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

Sesar-förordningen

Nr 219/2007

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

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

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

Flygledarcertifikat

Nr 805/2011

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

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

Kommissionens beslut

Nr 2011/121

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4

Nr 2011/2611 slutlig

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

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

Nr 2011/9074 slutlig

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

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

Nr 2012/9604 slutlig

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–3

C. FLYGSÄKERHET

Nr 216/2008 (grundförordningen)

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

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

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

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

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

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

1. Ukraina delegerar inte till Easa någon av sina säkerhetsrelaterade funktioner i enlighet med konventionen och dess bilagor.
2. Ukraina ska omfattas av standardiseringsinspektioner som genomförs av Easa i enlighet med artikel 54 i förordning (EG) nr 216/2008.

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

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

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

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

Nr 748/2012

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

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

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

Nr 2042/2003

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr 996/2010

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

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

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

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

Nr 1321/2007

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4

Nr 1330/2007

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

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

Nr 104/2004

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–7 och bilagan

Nr 628/2013

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–27

Nr 2111/2005

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–13 och bilagan

Nr 473/2006

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

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

Nr 474/2006

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

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

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

Nr 1178/2011

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

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

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

Nr 965/2012

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

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

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

Nr 1332/2011

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–4 och bilagan

D. MILJÖSKYDD

Nr 2003/96

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

Tillämpliga krav och standarder: Artikel 14.1 b och 14.2

Nr 2006/93

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–5

Nr 2002/49

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

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

Nr 2002/30

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

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

E. SOCIALA ASPEKTER

Nr 1989/391

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

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

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

Nr 2003/88

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

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

Nr 2000/79

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 2–3 och bilagan

F. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10

Nr 93/13

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och bilagan

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

Nr 95/46

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–34

Nr 2027/97

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

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–8

Nr 261/2004

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–17

Nr 1107/2006

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

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

G. DATORISERADE BOKNINGSSYSTEM

Nr 80/2009

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

Tillämpliga krav och standarder: Artiklarna 1–19 och bilagorna

H. ÖVRIG LAGSTIFTNING

Nr 437/2003

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

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

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

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

Nr 1358/2003

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

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

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

BILAGA II

ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGVÄGAR

1. Varje part beviljar den andra partens lufttrafikföretag rätten att tillhandahålla lufttransporttjänster på de flygvägar som anges nedan:

a) För Europeiska unionens lufttrafikföretag: En eller flera punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer², ECAA-länderna³ eller länderna förtecknade i bilaga V – en eller flera punkter i Ukraina – bortomliggande punkter.

b) För Ukrainas lufttrafikföretag: En eller flera punkter i Ukraina – mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitikens partnerländer, ECAA-länderna eller länderna förtecknade i bilaga V – en eller flera punkter i Europeiska unionen.

Befintliga och nya rättigheter, däribland rätten att trafikera bortomliggande punkter enligt bilaterala avtal eller andra överenskommelser mellan Ukraina och medlemsstaterna, som inte omfattas av detta avtal, kan utövas och överenskommas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan lufttrafikföretagen på grund av nationalitet.

c) Europeiska unionens lufttrafikföretag ska också vara berättigade att tillhandahålla lufttransporttjänster mellan punkter i Ukraina, oavsett om sådana lufttransporttjänster utgår från eller avslutas inom EU.

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

3. Båda parternas lufttrafikföretag får välja att på alla eller vissa av sina flygningar

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,

c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter enligt punkt 1 a och 1 b i denna bilaga och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

e) överföra trafik mellan dess luftfartyg på en eller flera punkter,

f) göra uppehåll på en eller flera punkter inom eller utanför parternas territorium,

g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium, och

h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.

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

² Med den europeiska grannskapspolitikens partnerländer avses här Algeriet, Armenien, Azerbajdzjan, Belarus, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marocko, Palestina, Syrien, Tunisien och Republiken Moldavien, dvs. Ukraina omfattas inte.

³ ECAA-länder är parterna i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett europeiskt gemensamt luftfartsområde, dvs. vid avtalets undertecknande följande: Europeiska unionens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo (Denna beteckning påverkar inte ståndpunkter om Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244 och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring).

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

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

BILAGA III ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Avsnitt 1

Övergångsperioder

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

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

Avsnitt 2

Tillämpliga specifikationer under den första övergångsperioden

1. Under den första övergångsperioden ska

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

2. Villkoren för övergången till den andra övergångsperioden ska för Ukrainas del omfatta följande:

- a) Införlivande med den nationella lagstiftningen och genomförande av de tillämpliga kraven och standarderna i
 - förordning (EG) nr 216/2008 (gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet),
 - förordning (EU) nr 748/2012 (tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer),
 - förordning (EG) nr 2042/2003 (fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som har dessa arbetsuppgifter), i dess ändrade lydelse
 - förordning (EU) nr 965/2012 (fastställande av tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift),

- förordning (EU) nr 1178/2011 (fastställande av tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten),
 - förordning (EU) nr 996/2010 (utredning och förebyggande av olyckor och incidenter),
 - direktiv 2009/12/EG (flygplatsavgifter),
 - direktiv 96/67/EG (tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen),
 - förordning (EEG) nr 95/93 (gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider),
 - direktiv 2000/79/EG (om det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget),
 - kapitel IV i förordning (EG) nr 1008/2008 (lufttrafik),
 - förordning (EG) nr 785/2004 (försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer),
 - förordning (EEG) nr 80/2009 (datoriserade bokningssystem),
 - förordning (EG) nr 2027/97 (lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor),
 - förordning (EG) nr 261/2004 (gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar),
 - Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen),
 - Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster),
 - Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet),
 - Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet),
 - kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster,
 - kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster,
 - kommissionens förordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010,
 - kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, och
 - kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM),
- så som dessa anges, inklusive ändringarna av dem, i bilaga I till detta avtal.
- b) Tillämpning av regler för utfärdande av operativa licenser som i huvudsak överensstämmer med dem i kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.
- c) Vad gäller luftfartsskydd, genomförandet av ECAC:s dokument 30, del II, enligt dess senaste gällande ändring.

Avsnitt 3

Tillämpliga specifikationer under den andra övergångsperioden

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

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

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

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

2. Villkoren för övergången till fullständigt genomförande av detta avtal ska för Ukrainas del omfatta följande:

a) Införlivande i den nationella lagstiftningen och genomförandet av alla tillämpliga krav och normer i de unionsrättsakter som anges i bilaga I till detta avtal.

b) Luftrummet under Ukrainas ansvar ska anordnas i linje med EU:s krav för inrättandet av funktionella luftrumsblock.

Avsnitt 4

Fullständigt genomförande av detta avtal

Efter beslutet av gemensamma kommittén, i enlighet med artikel 33 (Övergångsbestämmelser) i detta avtal, som bekräftar att Ukraina uppfyller alla de villkor som fastställs i avsnitt 3.2, ska följande gälla:

1. Utöver de trafikrättigheter som anges i avsnitt 2.1 i denna bilaga ska

a) lufttrafikföretag i Europeiska unionen ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan punkter i Ukraina, mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitiken och ECAA-länder, samt punkter i länder som förtecknas i bilaga V och bortomliggande punkter, under förutsättning att flygningen ingår som en del av en transporttjänst som betjänar en punkt i en medlemsstat;

Europeiska unionens lufttrafikföretag ska också vara berättigade att utöva obegränsade trafikrättigheter mellan punkter i Ukraina, oavsett om sådana lufttransporttjänster utgår från eller avslutas inom EU, och

b) lufttrafikföretag i Ukraina ha rätt att utöva obegränsade trafikrättigheter på sträckor mellan punkter i Europeiska unionen, mellanliggande punkter i den europeiska grannskapspolitiken och ECAA-länder, samt punkter i länder som förtecknas i bilaga V, under förutsättning att flygningen ingår som en del av en transporttjänst som betjänar en punkt i Ukraina.

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

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

1. Flygbesättningar

Flygcertifikat (utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande av certifikat) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Certifiering av personer som ansvarar för flygutbildning eller utbildning i flygsimulator och för att bedöma piloters kompetens (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Intyg för kabinbesättningar (utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande av kabinbesättningsintyg) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Medicinska intyg för piloter (utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Certifiering av flygläkare samt villkor under vilka allmänläkare får fungera som flygläkare (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Periodiska flygmedicinska bedömningar av kabinbesättningsmedlemmar – kvalifikationer för de personer som är ansvariga för denna bedömning (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Villkor för utfärdande, bibehållande, ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallande av certifikat för pilotutbildningsorganisationer) (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Villkor för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla godkännanden för flygmedicinska centrum som medverkar i kvalificering och flygmedicinsk undersökning av personal inom civil luftfart (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

Certifiering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering och krav på de organisationer som ansvarar för deras drift och användning (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1178/2011, (EU) nr 290/2012 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011)

2. Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

Certifikat för leverantörer av flygtrafiktjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga II Särskilda krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster)

Certifikat för leverantörer av flygvädertjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga III Särskilda krav för tillhandahållande av flygvädertjänster)

Certifikat för leverantörer av flygbriefingtjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga IV Särskilda krav för tillhandahållande av flygbriefingtjänst)

Certifikat för leverantörer av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011, bilaga V Särskilda krav för tillhandahållande av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster)

Certifikat för flygledare (ATCO) och flygledarelever (utfärdande, tillfälligt upphävande och återkallande) och därtill knutna behörigheter och behörighetstillägg (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 805/2011).

Medicinska intyg för flygledare (förordningarna (EG) nr 216/2008, (EU) nr 805/2011)

Certifikat för organisationer som utbildar flygledare (ATCO) (giltighet, förnyelse, förlängning och användning) (förordningarna (EU) nr 216/2008 och (EU) nr 805/2011)

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

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

**BILAGA VI
FÖRFARANDEREGLER**

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

1. DELTAGANDE AV UKRAINA I KOMMITTÉER

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

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

2. ERHÅLLANDE AV STATUS SOM OBSERVATÖR I EASA

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

3. SAMARBETE OCH INFORMATIONsutBYTE

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

4. HÄNVISNING TILL SPRÅK

Parterna ska i de förfaranden som fastställs inom ramen för detta avtal ha rätt att använda vilket som helst av de officiella språken vid Europeiska unionens institutioner eller ukrainska. Parterna är emellertid medvetna om att användning av engelska underlättar dessa förfaranden. Om ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner används i ett officiellt dokument, ska en översättning till ett av de officiella

språken vid Europeiska unionens institutioner samtidigt bifogas, med beaktande av vad som anges i föregående mening. Om en part avser att i ett muntligt förfarande använda ett språk som inte är ett officiellt språk vid Europeiska unionens institutioner, ska den parten säkerställa simultantolkning till engelska.

**BILAGA VII
KRITERIER SOM AVSES I ARTIKEL 26.4
I DETTA AVTAL**

1. Följande ska vara förenligt med en korrekt tillämpning av detta avtal:

- a) Stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, under förutsättning att stödet ges utan diskriminering med avseende på tjänsternas ursprung.
- b) Stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser.

2. Följande kan dessutom anses vara förenligt med en korrekt tillämpning av detta avtal:

- a) Stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning.
- b) Stöd för att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner när sådant stöd inte har en negativ inverkan på lufttrafikföretagens kommersiella verksamhet, ur parternas perspektiv.
- c) Stöd för att uppnå mål som tillåts enligt EU:s övergripande gruppundantagsförordningar och de branschövergripande och branschspecifika regler för statligt stöd som beviljas i enlighet med de villkor som där anges.